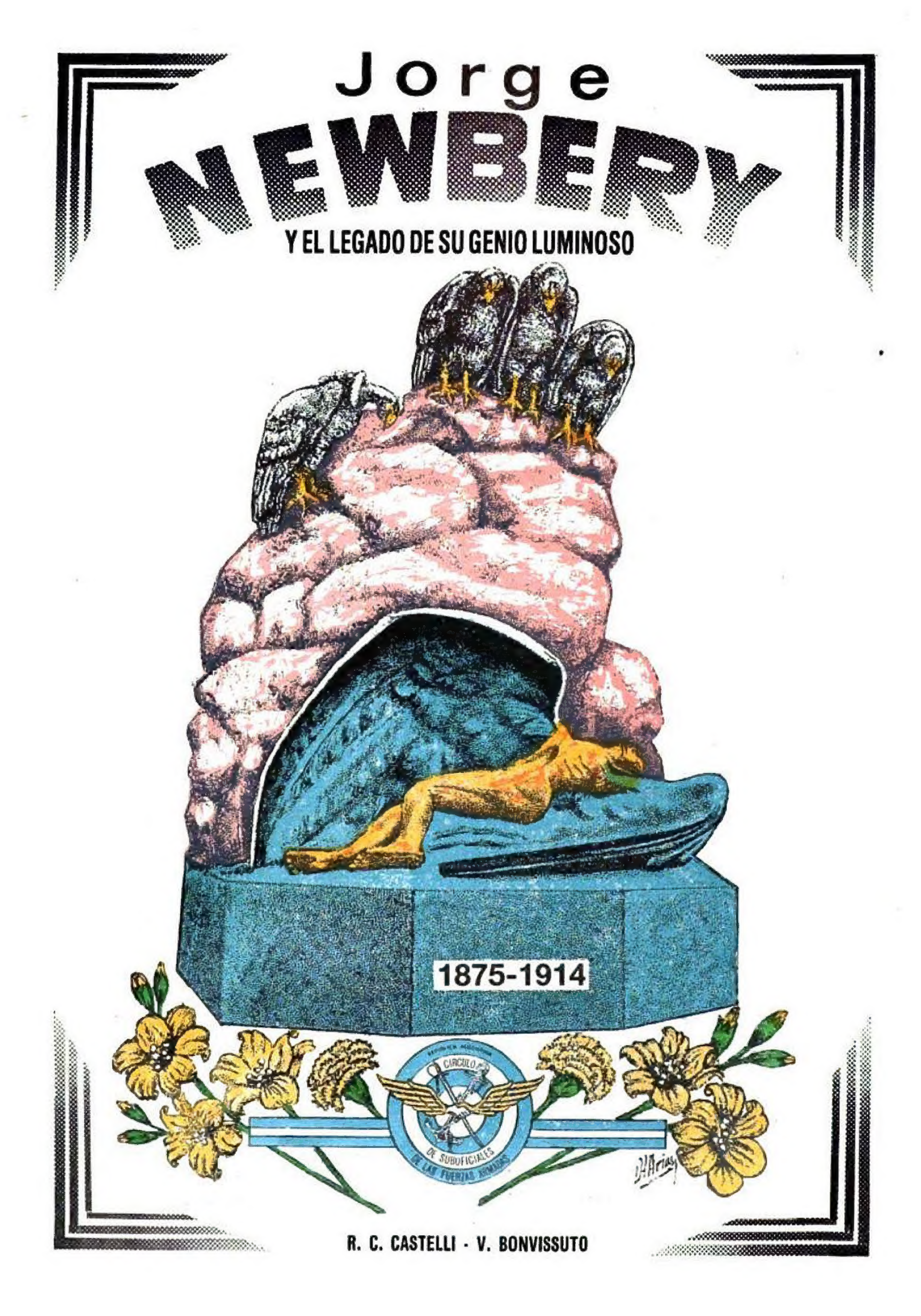
ROBERTO CARLOS CASTELLI

VICENTE BONVISSUTO

JORGE NEWBERY

y el legado de su genio luminoso




Jorge
NEWBERY
Y EL LEGADO DE SU GENIO LUMINOSO
1875-1914
CIRCULO
DE SUBOFICIALES
DE LAS FUERZAS ARMADAS
R. C. CASTELLI · V. BONVISSUTO

Portada Ilustrada: D. Héctor Arias

—Monumento Nacional, obra del escultor Hernán Cullen Ayerza, que guarda los restos mortales de Jorge Alejandro Newbery, en el cementerio de la Chacarita.

PREMONICION

Dijo Newbery el 1º de diciembre de 1912:

" De la aeronáutica puede decirse que es una ciencia y un arte de ayer. Mañana a de ser el medio de locomoción más rápido y menos costoso, como que no requiere vias ni caminos: tiene los del espacio y es tambien tan seguro como el terrestre y el fluvial.

Es mi intima convicción..."

Jorge Newbery

ROBERTO CARLOS CASTELLI

VICENTE BONVISSUTO

JORGE NEWBERY

y el legado de su genio luminoso



Ingeniero

JORGE ALEJANDRO NEWBERY

Fundador de la Aeronáutica Argentina

Reproducción del cuadro original de Kan Robertson.



AERO CLUB ARGENTINO



Fundador de la Aviación Civil y Militar del País

Este libro, sometido al juicio de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino que presido, fue considerado por unanimidad de sus miembros, como la historia más real escrita hasta el presente, sobre los orígenes de nuestra aeronáutica, elaborada alrededor de la figura ejemplar de su FUNDADOR, Don Jorge Alejandro Newbery.

A lo largo de sus páginas comentadas con notable jerarquía literaria, sus autores conjugaron con severidad histórica, eventos públicos y antecedentes inéditos, que avalan y justifican la recomendación de esta obra, llamada a convertirse en fuente indubitable de consulta, para el presente y la posteridad.



JUAN R. CECERE
Presidente
Aero Club Argentino





CONFEDERACION ARGENTINA DE ENTIDADES AERODEPORTIVAS

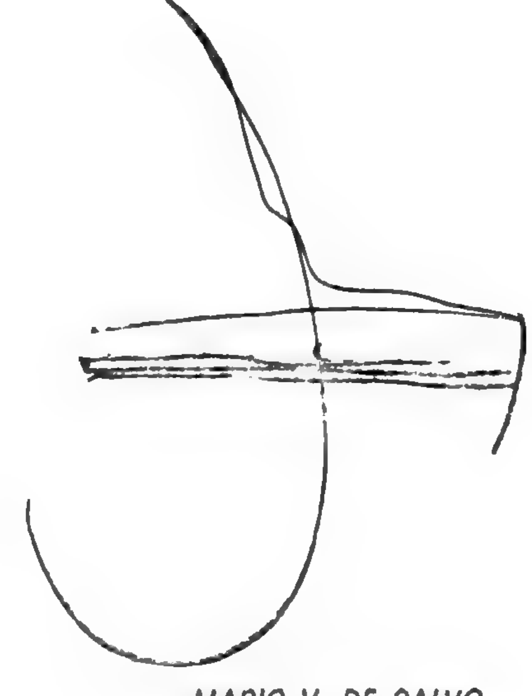
MIEMBRO ACTIVO DE LA FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

El contenido de esta obra, que la institución editora ha puesto a la consideración de la Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas, tuvo la virtud —entre otras cosas— de revivir en nuestras almas, la fe en el porvenir de la literatura nacional aeronáutica.

El interés histórico de sus páginas, nos colocó ante la revelación de hechos materiales y expresiones sujetas a la interpretación secreta del espíritu, hasta el límite increíble de querer desprenderse éste de nosotros mismos, para volar ansioso hacia ese pasado que otros han vivido, con tanto entusiasmo y no menos sacrificio.

Instituciones integrantes de CADEA:

- *Federación Argentina de Aeromodelismo.*
- *Federación Argentina de Aeroclubes.*
- *Federación Argentina de Paracaidismo.*
- *Federación Argentina de Vuelo a Vela.*
- *EAA-Argentina (Aviones experimentales).*
  - *— División Ultralivianos.*
  - *— División Antiguos y Clásicos.*
  - *— División Acrobacia Aérea.*
- *Federación Argentina de Aladeltismo.*
- *Aeróstato Club Pampero.*



MARIO V. DE SALVO
Presidente



VARON DECANO DE LA FAMILIA

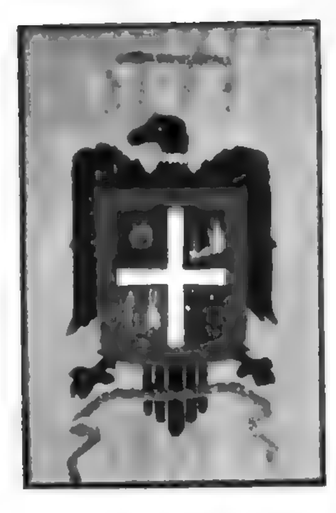
En mi carácter de varón decano de la familia Newbery —lo que como creyente no considero un mérito sino una gracia de Dios—, he analizado minuciosamente el contenido de esta obra, cuyos autores tuvieron la gentileza de someter a mi consideración apenas concluida, complaciéndome en reconocer que la misma representa el testimonio más veraz y significativo, que esfuerzo literario alguno haya aportado hasta nuestros dias, para el mayor conocimiento y cabal interpretación de la vida y obra de mi tio Ing. D. JORGE ALEJANDRO NEWBERY.

La seriedad, circunspección y respeto con que ambos conjugaron todos y cada uno de los pasajes relacionados con la actividad pública y privada, de quien se rememora en estas páginas, merece un tratamiento especial que dejo librado a quienes se consideren capacitados y con autoridad para ello.

Pero donde a mi entender radica el mayor mérito de sus autores, es en el rescate de invalorables aspectos inéditos, que como consecuencia de infatigable búsqueda exhumaron de documentación fidedigna, complementada en algunos casos con el aporte de información oral y piezas únicas, celosamente conservadas por familiares y amigos del protagonista, quienes sin cálculos previos las colocaron a entera disposición de este propósito, que sin duda alguna verá la luz bajo los mejores augurios de éxito.

El análisis parcial y la suma global de sus variados aspectos, le otorgan a este libro una amplitud y autenticidad irrefutables, que tardarán mucho tiempo en ser superadas cualitativa y cuantitativamente, lo que, justo es decirlo, compromete de ahora en más la sincera expresión de nuestro agradecimiento, hacia quienes por obra y arte de su vehemente empeño, se hán convertido en heraldos de este revitalizado aspecto del acervo histórico argentino, que mucho puede esperar todavia de ellos.

RICARDO JOOST NEWBERY



INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA

Buenos Aires, 7 de noviembre de 1986.

Cuando los autores de este libro me expresaron su deseo de que en mi carácter de Presidente del INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA emitiese opinión sobre el mismo, me entregué sin demora a tan grato cometido.

Con gran asombro y no menor alegría, fui descubriendo a lo largo de sus páginas, una infrecuente profesionalidad histórico-narrativa, acompañada por los elementos que documentaban sus palabras.

Su lectura tuvo entonces la virtud de satisfacerme plenamente, al considerar que por fin se podría poner al alcance del público en general, el conocimiento de la vida y obra del FUNDADOR de nuestra aeronáutica civil y militar, cuya heterogénea y exitosa trayectoria se proyectó al mundo entero, hasta dejar escrita con su propia sangre, aquella premisa ética de los aviadores, para quienes "morir en vuelo es un acto de servicio dedicado a la Patria".

También está clara la expresión de los autores, al manifestar que la existencia de los hombres es inseparable de las circunstancias que los rodean, derivando de ello la forma sucinta y amena con que nos hacen vivir, simultáneamente, los acontecimientos y el ambiente de aquellos primeros años aeronáuticos y sociales del Siglo XX, cuyas características especiales embargarán de nostalgia a quienes los vivieron, y deleitarán a tantos otros que por distintas razones no tuvieron la oportunidad de conocerlos.

Por la variedad y riqueza de matices incorporados a sus páginas, este libro merece ser leído por personas de todo nivel y edad, para comprender el legado de aquellos visionarios que como JORGE NEWBERY, llenaron en plenitud toda una época de nuestra epopeya patria.

En consecuencia, el INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA felicita a los autores por el extraordinario esfuerzo puesto al servicio de esta obra, esperando que su eficaz iniciativa se extienda a otros mártires y forjadores de nuestra gloria aeronáutica, que pertenece por igual a todos los argentinos.

ALFREDO R. GONZALEZ FILGUEIRA
Brigadier (R)



PROLOGO

Mucho tiempo antes de que las páginas originales de este libro fuesen entregadas a la avidez de la imprenta, el CIRCULO DE SUBOFICIALES DE LAS FUERZAS ARMADAS tenía conocimiento de su existencia, merced a la determinación de sus autores de no gestionar su publicación, sin antes conocer la opinión de este organismo.

Concordante con la rectitud de tal procedimiento, en el momento oportuno la Mesa Ejecutiva del mismo encaró su estudio y resolvió su publicación, en respuesta al mérito de quienes exploraron, descubrieron y conjugaron laboriosamente, las imperceptibles resonancias vírgenes que a la espera del genio creador, se mantenían ocultas entre los dobleces de amarillentas páginas de documentación fidedigna, que ellos pulieron tesoneramente hasta arrancarles el resplandor necesario, a fin de proyectar en los planos más sublimes de la inmortalidad, revelaciones insospechadas sobre la vida y obra del visionario, a quien el juicio insoslayable de la historia contemporánea, reconoce como FUNDADOR de nuestra aeronáutica.

Pero no podríamos continuar expresándonos con respecto a este libro, sin antes reconocer los esfuerzos de tantos autores, que por momentos parecieron agotar el tema sobre la existencia de Jorge Alejandro Newbery.

No obstante quedaban todavía por llenarse importantes vacíos de información con respecto a su imagen señera, que fueron cubiertos fehacientemente por quienes demostrándonos en este libro una real capacidad investigadora, elevaron hasta los verdaderos niveles de sus merecimientos, a la figura insigne del hombre que por la sola gravitación de su personalidad, se había convertido en paradigma de la aeronáutica nacional, y al que —precisamente por esa misma causa— ya había agregado este CIRCULO a las figuras próceres del general San Martín y del almirante Brown, para integrar la trilogía heroica que ilumina desde la inmortalidad, a las TRES FUERZAS que constituyen nuestra razón de ser.

Por lo tanto, la edición de esta obra que en el aspecto histórico-emotivo es patrimonio irrenunciable del organismo que presido, no repre-

senta un estímulo gratuito para sus creadores, sino el reconocimiento merecido y justo, para quienes en el silencioso laboratorio de su renunciamiento e iluminados por un alto espíritu de servicio, lograron dar forma literaria a un heterogéneo vibrar de armonías, que de otra manera estaban condenadas a perderse irremediablemente, a la primera ventisca, entre las otoñales hojarascas del olvido.

Al disponer la impresión de este libro, el CIRCULO DE SUBOFICIALES DE LAS FUERZAS ARMADAS no persigue otro objeto que su difusión, por cuanto a nuestro juicio representa un documento aeronáutico de carácter histórico-narrativo, de cuya ubicación en los planos de la literatura aeronáutica, se encargará, seguramente, la acción insobornable del tiempo.

JULIO SABINO DIAZ
S. Mayor (R.) Fuerza Aérea
Presidente

ASCENDIENTES DE JORGE A. NEWBERY

PATERNOS



John Newbery —bisabuelo—.



Dr. Ralph Lamartine Newbery —padre—.



Elisabeth Rouse —bisabuela—.



Dr. Eduardo Newbery —abuelo—.

Rosa Purcell —abuela—.

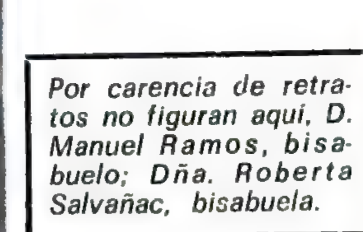
MATERNOS



D. Pascual Malagarie, abuelo.



Dolores Malagarie de Newbery, madre.



Por carencia de retratos no figuran aquí, D. Manuel Ramos, bisabuelo; Dña. Roberta Salvañac, bisabuela.



Dolores Ramos de Malagarie, abuela.

CAPITULO I

Allá en el fondo de los tiempos, junto con el amanecer de las razas que un día emergieron dispersas y temerosas sobre la faz de la tierra, surgió también una vaga idea de patria, que comprendía primero un reducido espacio físico, para proyectarse después hacia todas las direcciones que imponían las necesidades del cuerpo y los impulsos del instinto, tarea que sólo encontraba dique de contención en el chocar de los unos contra los otros, lo que dejaba como saldo arbitrario, líneas divisorias de dominios que sólo existían en la imaginación de los individuos.

Por tal causa, en lugar de fundarse una sola patria para toda la humanidad, se instituyó una cierta forma de soberanía parcializada, que fue alternativamente atacada y defendida por distintos medios, acorde con la evolución de los elementos bélicos en uso y la ubicación de los hechos en lugar y tiempo.

Como consecuencia, algunos grupos étnicos desaparecieron del mundo, prácticamente sin dejar rastros, mientras que otros evolucionaron hacia la dimensión desconocida del saber humano, merced a la beneficiosa influencia ejercida por las corrientes renovadoras que aportaban los elegidos, cuya misión profética conjugada con fuertes dosis de inteligencia, arrojo y desprecio por la vida, hicieron posible que el hombre se irguiese por sobre sus propias limitaciones, para caminar al principio en forma vacilante y elevarse después en el espacio sin fin, dispuesto a hurgar en el seno de lo desconocido, como si quisiera descubrir allí mismo, el misterioso origen de su existir.

Afortunadamente para nosotros, vino a suceder que uno de entre tales genios increíbles, fundadores de la técnica y el espíritu modernos, no fuera otro que el protagonista de este libro, para quien incorporarse a las avanzadas del progreso y complementariamente a la joven ciencia de la navegación aérea, comenzó como una espontánea visión de futuro y terminó siendo el supremo goce de su vida, ignorando adrede la permanente acechanza de la muerte, la que a fuerza de contemplar su intrépido desprecio por los riesgos, comenzó por simularle admiración y concluyó por tolerarle sus quehaceres con cierto aire de indulgencia.

Pero lamentablemente dicha situación no habría de perdurar, porque cuando ya los manes del héroe se aprestaban para lanzarlo a la conquista de ásperas rutas virginales, sin sones de fanfarria ni alardes espectaculares, ella lo arrancó de nuestro lado para dejar sumidos en doloroso asombro, a su querida patria y a sus altos ideales . . .

Desde entonces, su alma incorporada como quinta estrella de la Cruz del Sur, nos envía desde la noche profunda de nuestro cielo austral, su titilante mensaje redactado en código de fe, para que al amparo de sus cláusulas rectoras podamos transitar sin pausa sobre la estela de sus esperanzas y construir para la aviación que él soñó, aquella patria universal trazada en dimensión celeste, que resulte de la suma global de los cielos de todas las patrias.

Con lo que cumpliríamos el ideal supremo del paladín del tiempo nuevo y quedaría resuelta para siempre aquella

primigenia, subsistente e inconcebible dispersión de razas.

Tal vez haya sido por eso, que con el pensamiento alto y en voz baja, como quien con su presencia no quisiera profanar la paz de un sagrario, una tibia mañana de marzo de 1975, atravesamos la entrada del monumento nacional que guarda celosamente los restos mortales del padre de nuestra aeronáutica, erigido a su memoria por la devota admiración de su pueblo, en la calle 1 y diagonal 113 del cementerio del Oeste —conocido como de la Chacarita— ubicado en el corazón de la ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina.

Al abrir la puerta de acceso, el aire aprisionado en su interior emergió suave y tibio como un aliento de gloria, envolviéndonos el cuerpo, acariciándonos el rostro y besándonos el espíritu, cual anticipo cordial de bienvenida, en nombre de todas las presencias inanimadas que, de pronto, para nuestro asombro, parecieron adquirir de nuevo inexplicables reflejos de vida.

A medida que nos fue envolviendo la extraña sugestión de aquella atmósfera solemne, nuestros sentidos sensibilizados por obra y arte de su fascinante influencia, retrocedieron en el tiempo; reflexionaron sobre la magnitud histórica que hacía a la subyugante personalidad del héroe yacente; su génesis, trayectoria, muerte y consecuencias de su impresionante obra hasta nuestros días, y nos impusieron por fin, la difícil tarea de escribir este libro.

En la nave mayor de ese ámbito sacro, teniendo como mudos testigos las luces de los cirios, un ataúd cubierto con reverentes colores patrios de países hermanos, distintivos institucionales y un crucifijo, aceptamos el reto sin dudas ni vacilaciones, aunque conscientes, sí, de la grave responsabilidad que ello suponía, pero con la certeza de que cualquiera fuese el resultado de nuestro esfuerzo, la misión que nos habíamos impuesto sería cumplida con la dignidad y el respeto que correspondía a la figura cumbre de la aeronáutica nacional.

Entonces nos abocamos a la empresa, encarándola a sabiendas de que todas las cosas creadas y desarrolladas por el hombre en el planeta y, consecuentemente en nuestra tierra, no se produjeron por generación espontánea.

Por lo tanto, creímos conveniente operar —en relación con el tema que nos ocupa— mediante el desarrollo metódico y cronológico de ciertos acontecimientos insoslayables que precedieron al nacimiento del protagonista, para proseguir con otros que se incorporaron a su ser hasta confundirse con su propia vida, y concluir por fin con la derivación lógica de su existencia, pletórica de matices, cual es la proyección rectora de su imagen luminosa, calificada así porque no existían ángulos oscuros en la aureola de su gloria...

Corrían los duros años en que nuestras avanzadas de fronteras guerreaban sin cuartel, tierra adentro, con el patriótico y no menos cristiano propósito, de sentar dominio efectivo sobre el desierto y la barbarie para incorporarlos definitivamente a la civilización, cuando procedente de Nueva York, embarcado en la aventura juvenil de dar la vuelta al mundo, llegó al Río de la Plata, después de tres meses de navegación a bordo de un velero legendario, Mr. Ralph Lamartine Newbery, de 23 años de edad, de profesión dentista y con sobradas aptitudes para desempeñarse en cualquier terreno, como lo había demostrado desde 1862 hasta 1864 peleando por la abolición de la esclavitud durante la sangrienta Guerra de Secesión, donde en mérito a sus aptitudes y extrema juventud le adjudicaron una condecoración como "Premio al Coraje", demostrado en la batalla de Géttysburg cuando sólo tenía catorce años de edad.

El espíritu aventurero que signó casi todos los actos de su vida, le hizo elegir el velero en lugar del vapor, que desde

1807 había puesto en práctica con todo éxito en el puerto de Nueva York, su compatriota D. Roberto Fulton (1765-1815).

No se sabe con certeza si Ralph traía el propósito de radicarse en nuestro país, pero lo cierto es que su llegada a estas playas se vio demorada en el puerto de Montevideo, dado el riesgo que en esos momentos suponía desembarcar en ésta, que sus fundadores llamaron en 1580 "Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María del Buen Ayre", debido a la espantosa y tristemente célebre epidemia de fiebre amarilla desencadenada en 1871, que mientras por un lado diezmaba a la población prácticamente indefensa, por el otro nos legaba héroes civiles de la talla del Dr. Manuel G. Argerich —hijo de Cosme— abogado, político y filántropo argentino, quien como tantos otros empeñados en aquella lucha desigual, ofrendó su vida con desinterés y abnegación dignos del mayor encomio.

Ardua tarea le tocó también cumplir al entonces joven letrado Carlos Francisco Delcasse, quien a propósito de dicha epidemia recordó tiempo después, que para sepultar a los muertos "había dos cementerios; el del Sur y el de la Chacarita. Al enterratorio del Sur iban los carros cargados de cadáveres y tenían que esperar en largas colas antes de sepultárselos.

"Al de la Chacarita se iba por tren. En la estación del Parque, en el lugar en que se halla actualmente el Teatro Colón, en la Plaza Lavalle, esperaba el furgón fúnebre. La máquina, una loco-



Cómo se conserva actualmente el féretro que guarda los restos mortales de Jorge Alejandro Newbery, el FUNDADOR de la Aeronáutica Argentina.



Ralph Lamartine Newbery a su paso por Montevideo, República Oriental del Uruguay.

motora pequeña y cuadrada estaba ubicada en medio de los vagones. Adelante un vagón conducía los sarcófagos y en el de atrás iban los familiares de los muertos, que no querían separarse de sus restos hasta los últimos momentos.

"El convoy —prosigue Delcasse— tomaba por Lavalle hasta Callao, donde hacía una pequeña curva y enfilaba por la calle Corrientes, siguiendo hasta el cementerio. Allí la aglomeración era igual que en el enterratorio del Sur", ubicado éste en lo que hoy es el Parque Florentino Ameghino, que circundan las calles Santa Cruz, Uspallata, Monasterio y la avenida Caseros, de la ciudad de Buenos Aires.

Ante tan grave emergencia, los primeros cadáveres destinados a la Chacarita fueron sepultados en el Parque Arrancagua (hoy Plaza de los Andes) por cuanto dicho cementerio no se encontraba habilitado todavía, cosa que ocurrió recién el 14 de abril de 1871.

El censo extraoficial de muertos dio la sobrecogedora cifra de TREINTA Y CINCO MIL, que pudo ser mayor, entre más o menos DOSCIENTOS MIL habitantes que en aquella malamente recordada Semana Santa contaba la ciudad de Buenos Aires.

El doctor Carlos Finlay, de origen cubano (1833-1915) investigó las causas de la fiebre amarilla y en el Congreso Internacional celebrado en Washington en febrero de 1881, expuso su teoría, comprobada después, de que la transmisión de dicha enfermedad caracterizada por la degeneración adiposa del hígado y congestión de las mucosas del estómago e intestino, se verificaba mediante la picadura de un mosquito, que resultó ser el "Stegomya fasciata o Aedes Aegypti", pequeño monstruo que pudo negarnos la gloria de que el protagonista de este libro naciese argentino . . .

Amén de todas las virtudes que adornaban a Ralph, sabido es que por sus venas circulaba un torrente de sangre gloriosa, la que reconocía sus vertientes en una noble estirpe cuyas raíces más profundas, penetraban hasta más allá de Carlomagno (742-814) considerado éste como la más imponente figura de la Edad Media, quien en el año ochocientos de nuestra Era, dio su nombre a la dinastía carolingia y fue coronado Rey de Occidente por el papa León XII.

Karl Mann (Carlomagno) era hijo de Pipino (714-768) Rey de Francia, llamado el Breve, hijo a su vez de Carlos Martel (658-741), príncipe franco y uno de los personajes más influyentes de su época, que sin proclamarse rey tuvo las prerrogativas de un monarca poderoso.

Los padres de Ralph eran ingleses y en el meridiano genealógico que por vía directa descendía del noveno barón de Lochmore, se encontraba su señora madre que en realidad era nieta de éste.

En cambio, el padre procedía de una antiquísima familia inglesa de notoria figuración, que en el siglo XVI estaba radicada en el condado de Berkshire (Inglaterra) en una finca que hoy alberga a un antiguo restaurante que lleva por nombre "La Campana de la Casa", que fue propiedad de sus bisabuelos John Newbery y Elisabeth Rouse.

De acuerdo con nuestra interpretación de ciertos datos contenidos en una revista "Todo es Historia", Ralph Newbery venía precedido —vía paterna— por una genealogía rica en exponentes culturales y literarios, puesto que en esa época y lugar, un cierto pariente NEUBERIE —que sería el apellido original de la familia— realizaba trabajos de imprenta para Jacobo I (Rey de Escocia) e Isabel I (La Católica).

Cabe agregar que en su taller se estampó el primer libro en 1560, apareciendo luego su pie editorial en importantes obras, incluida una "Biblia Latina" publicada en 1593.

No es difícil suponer, que la conversión de NEUBERIE a NEWBERY pudo haberse producido en los EE.UU. de Norteamérica, a través de los primeros inmigrantes ingleses con aquel apellido, pertenecientes o no a la familia que nos ocupa.

Cuando Ralph llegó a Buenos Aires, lo primero que hizo fue tomar contacto con profesionales colegas, entre ellos los cirujanos dentistas Carlos J. Small y el doctor Brothers, pero comunicativo como era no tardó en trabar amistad con el famoso odontólogo Dr. Tomás Coquet y familia.

El Dr. Coquet estaba casado con Dña. Dolores Ramos, viuda de D. Pascual Malagarie y vivía con ellos Dolores Malagarie, fruto del primer matrimonio de la señora Dolores.

Por sugerencia del Dr. Coquet y con



Dolores Celina Malagarie, nacida en la ciudad de Buenos Aires.

el beneplácito de tan encantadora familia, Ralph quedóse a vivir con ellos en su domicilio de la calle Maipú Nº 108 (hoy 162), donde ambos desarrollaban diariamente sus actividades profesionales, en el consultorio odontológico que el primero tenía instalado en ese mismo lugar.

Allí Ralph encontró no sólo ámbito propicio para desempeñarse en su profesión, sino también para ganar lo suficiente con que atender sus obligaciones de carácter económico.

Como consecuencia del trato diario en el cálido ambiente hogareño de la familia Coquet, Ralph y la joven Dolores no tardaron en simpatizar y compren-

diendo que sus corazones palpitaban al unísono, el 23 de julio de 1873 se unieron en matrimonio.

Los desposó en la Catedral del Norte el canónigo honorario D. Matías Chavarría, de acuerdo con las normas del ritual. Fueron testigos de dicha boda los esposos Coquet, él de 54 años y ella de 48. Suscribió el acto el cura de la Parroquia, D. Natalio Márquez.

En principio, el nuevo matrimonio Newbery-Malagarie se trasladó a su nuevo domicilio de la calle Cuyo (hoy Sarmiento) Nº 148, donde el 25 de mayo de 1874, nació la niña Elena Rosa.

Meses después los Newbery se mudaron a la "calle de la Florida Nº 125" —según consta en un documento tenido a la vista— en los altos de la antigua "Tienda Burgos", donde al mismo tiempo Ralph instaló su propio consultorio odontológico que inauguró el sábado 29 de mayo de 1875, en homenaje al nacimiento de su primer hijo varón, y llegó a ser uno de los dentistas más prestigiosos de la ciudad de Buenos Aires.

Un aviso clasificado que se publicó en el ejemplar Nº 1 del diario "The Herald", de fecha 15 de setiembre de 1876, decía textualmente:

RALPH NEWBERY
Surgeon - Dentist

FLORIDA 125

(Above Burgos's Establishment)

---

lo cual deja perfectamente aclarado que Ralph era cirujano dentista y dónde se encontraba instalado.

Pero no solamente su amor al trabajo y a la familia absorbían los días de Ralph, sino que desde el 19 de enero de 1900 hasta el 19 de marzo de 1904, le cupo el alto honor de ser Vicecónsul de los Estados Unidos de América en Buenos Aires y hasta en varias oportunidades ocupó con acierto el puesto de Cónsul interino.

De la unión matrimonial de Ralph y Dolores, consagrada en Buenos Aires y bendecida por la gracia de Dios, nacieron doce hijos en el siguiente orden: Elena Rosa, Jorge Alejandro, los mellizos Rodolfo León y María de los Dolores, Eduardo Federico, Elvira Teresa, Ernesto Purcell, Ema Catalina, Carlos Alfredo, Luis Alfredo, Juan Alberto Martín y Ana Eva.

Ralph Newbery había asomado a la vida en Nueva York el 12 de febrero de 1848 y Dolores Malagarie en Buenos Aires el 4 de enero de 1849, de manera que al nacer Jorge Alejandro, su padre y madre tenían, respectivamente, 27 y 26 años de edad.

Si nos atenemos a ciertos documentos fotográficos complementarios del relato, la infancia y adolescencia de Jorge transcurrieron en un ambiente familiar carente de apremios económicos, descubriéndose hasta en sus poses más severas, un aire de plena felicidad, junto con el encantador amago de una sonrisa, que no lo abandonaría durante toda su vida.

En cuanto a las imágenes y antecedentes de sus progenitores, se puede deducir sin mayor esfuerzo, que Jorge heredó el carácter indómito de su señor padre, temperamento que, conjugado con la excelsa dulzura de su señora madre. dieron por resultado un hombre respetado, cordial y querido en todos los ambientes en que le tocara actuar.

Jorge Alejandro Newbery, al igual que sus siguientes cuatro hermanos, nació en el precitado domicilio de la calle Florida.

❖

CAPITULO II

Aunque lo que sigue podría parecer incoherente dentro del relato, justo es consignar que la historia nos ha hecho saber que uno de los gobernantes más dignos, activos y amantes del progreso con que contó el Río de la Plata en el siglo XVIII, fue D. Juan José de Vértiz y Salcedo, quien ejerció sucesivamente en estas tierras, los cargos de subinspector de tropas, gobernador y virrey, durante el período que abarcó desde 1769 hasta 1784, año en que volvió a España, donde murió.

Esta mención encuentra respaldo en los méritos acumulados por dicho personaje mediante la urbanización de Buenos Aires, dado que fue el primero en empedrar calles, construir veredas e instalar alumbrado público —alimentado a velas de sebo— lo que, respetando las épocas, guarda una asombrosa semejanza con las tareas edilicias y progresistas que tantísimos años después estaría llamado a ejercer Jorge Newbery.

En las postrimerías del virreynato que Vértiz ejerció en estas colonias, comenzaron en Europa los primeros intentos destinados a demostrar la factibilidad de que el hombre ascendiera a las alturas sin vínculo material con el suelo, mérito que tras fatigosas pruebas tomadas muchas veces con sorna, le cupo a los hermanos Joseph Michel y Etienne Jacques Montgolfier, quienes consiguieron que un globo de su construcción se elevara, vacío pero gallardamente, en el cielo de Francia, el 5 de junio de 1783, en un paraje llamado Los Celestinos, cerca de Annonay.

El 19 de setiembre siguiente enviaron al espacio, en Versalles, otros globo más evolucionado que el anterior, que esta vez llevaba en la barquilla construida a tal efecto, un cordero, un gallo y un pato, a los que se reconoce como los primeros aeronautas.

El extraordinario éxito alcanzado mediante esa prueba, entusiasmó a cuantos tenían algo que ver con dichos experimentos, a tal punto que el 21 de noviembre del mismo año, se embarquillaron para efectuar una ascensión libre, el físico Jean François Pilâtre de Rozier y François Laurent, marqués de Arlandes, quienes alcanzaron aproximadamente MIL metros de altura, para descender minutos después en un barrio de París, opuesto al lugar del lanzamiento.

Sería injusto no consignar que el tripulante mencionado en primer término, había sido el iniciador de las ascensiones humanas al zafar su atadura un globo cautivo, de ensayo, el 15 de octubre anterior, o sea que entre una y otra prueba mediaron solamente 37 días.

El 7 de enero de 1785, el aeronauta francés Jean Pierre Blanchard (1753-1809) a quien acompañaba el profesor norteamericano John Jeffries realizó la primera travesía del Canal de la Mancha en globo, desde Inglaterra hasta Francia, dudándose que utilizara una "montgolfiera" debidamente dimensionada, no sólo por la distancia recorrida, sino también porque el químico y físico inglés Enrique Cavendish (1731-1810) había descubierto en 1766 un gas catorce veces más ligero que el aire, con un poder ascensional de 1,210 kg. m^3, que él llamó hidrógeno y cuyo uso alcanzó con el tiempo enorme difusión en aeronáutica, con el agregado de que

el primer globo que se elevó libre con dicho gas, fue el de Charles y Robert, durante una ascensión llevada a cabo en 1783.

El uso del hidrógeno demoró mucho tiempo en generalizarse, por cuanto la técnica de su producción se consideraba complicada y era además, de alto costo.

Del cruce de la Mancha, resultó la admirable proeza de ser llevada por primera vez una carta por vía aérea, la que iba destinada al sabio, eminente estadista e inventor del pararrayos, D. Benjamín Franklin (1706-1790) que tenía entonces 79 años de edad, era oriundo de Boston (EE.UU.) y se encontraba transitoriamente en Francia.

No sería de extrañar que dicha estada fuese consecuencia de una carta que Franklin había mandado antes, a fines de 1783, a los hermanos Montgolfier, interesándose por sus experimentos, con miras a la aplicación del globo, ya fuere libre o cautivo, para el estudio de la electricidad en el medio atmosférico, para lo que él, hasta ese momento, había utilizado cometas.

Fácil resulta darse cuenta del significado de tales hazañas, si se consideran las fechas de su realización así como los medios empleados, consistentes la mayoría de las veces en globos elementales, henchidos trabajosamente con aire que se calentaba mediante la utilización de combustibles primarios, ya que el gas de alumbrado cuyo poder ascensional según su pureza era de 0,789 kg.m^3, recién fue descubierto en 1801 por el ingeniero francés Federico Lebón, quien aseguraba que podía ser extraído de la madera y sustancias grasas.

En 1805 la idea de Lebón fue aprovechada en Inglaterra, donde varias fábricas se alumbraron mediante gas obtenido de la destilación de la hulla, entre ellas la del mecánico inglés Jaime Watt, que como se recordará concibió la máquina de vapor de doble efecto.

Pero volviendo a nosotros, creemos sinceramente que a nadie se le hubiese ocurrido pensar en la Francia de los Montgolfier, y menos en aquellos momentos trascendentes para la aeronáutica mundial, que ciento veinticuatro años después de aquel histórico vuelo, esto es, el 25 de diciembre de 1907, un joven argentino iniciaría —fundamentado en los mismos principios del poder ascensional de los gases— una larga serie de hazañas no imaginadas, en su lejana patria, allá, al otro lado del Atlántico.

❖

CAPITULO III

Casi cien años antes de la primera ascensión de Jorge Newbery, ya palpitaba frecuentemente en este rincón de América el afán del hombre por elevarse y ser útil desde los estratos atmosféricos que nos rodean, como si algún resabio ancestral le dijera al ser humano, que alguna vez, antes de ahora, había sido pájaro . . .

Pero vayamos a los hechos.

Como cita excepcional, ya que repetir lo sabido no es la finalidad de este libro, debemos mencionar a D. Miguel Colombise, un animoso europeo radicado en nuestro país, quien, de acuerdo con documentación existente en el Archivo General de la Nación, en el año 1810 dirigió desde Mendoza, a la Primera Junta de Gobierno, un pedido especial de ayuda a los efectos de llevar a la práctica "su proyecto de globo dirigible", para lo que no encontró apoyo.

Alrededor de 1815 se tuvo conocimiento de otro hecho relacionado con el mismo tema, tal el caso de D. Andrés Tejada, quien en Mendoza construyó unas alas con las que, según sus experiencias e intenciones se podrían trasladar por aire, en apoyo del Ejército de los Andes, no sólo hombres, sino también cañones.

Su gestión tampoco tuvo éxito y sus esperanzas fueron a morir en la capital lejana y enterradas —simbólicamente— junto con los cuerpos que en 1818 comenzaron a poblar el cementerio del Norte —Recoleta— que finalmente sería inaugurado el 18 de noviembre de 1822, con la recepción oficial de los dos primeros cadáveres, que lo fueron el de la señora Dolores Maciel y de un niño de color, el párvulo líbero Juan Benito.

No debemos cometer la ligereza de atribuir dicha reiterada falta de ayuda a la eventual miopía de los gobernantes, ya que aún más acá el general Gustavo Martínez Zuviría, en su "Retreta del Desierto", describió como un "cuadro de grandiosa miseria" a los ejércitos en campaña, cuya atención era lo más importante que debió afrontar desde siempre el magro prespuesto de la patria, esa misma patria que en 1820 no le podía pagar al general D. Manuel Belgrano, enfermo en la ciudad de Buenos Aires, ONCE MIL NOVECIENTOS pesos que se le adeudaban por sus abnegados servicios y que él necesitaba para paliar su impostergable urgencia de medicamentos, alimento, abrigo y demás, para defenderse decorosamente contra la grave enfermedad que el 20 de junio, último día del otoño de 1820, se lo llevaría a la tumba donde su ilustre memoria iniciaría un tibio invierno al calor reverente de su pueblo, que nunca dejaría de tenerlo presente.

Hubo también otros argentinos brillantes que como el Dr. Guillermo Rawson se interesaron vivamente por el vuelo humano mediante el estudio del armonioso movimiento de las aves. El mismo se preguntaba en 1854 si acaso la mecánica no estaría ya en condiciones de imitarlas, para resolver el problema hasta entonces insoluble de la navegación aérea, en este caso —claro está— mediante el empleo de alas.

No nos puede llamar la atención que el Dr. Rawson se expresara con aceptable convicción sobre la mecánica y

el vuelo, si tenemos presente que por entonces se gestionaba ya la instalación del ferrocarril en suelo patrio, que finalmente se construyó con dinero argentino en territorio comprendido hoy en el Distrito Federal. Tenía solamente diez kilómetros de longitud y se inauguró el 30 de agosto de 1857 bajo el nombre de "Ferrocarril al Oeste".

Si bien ferrocarril significa "carril de hierro", ello no implica que siempre fuera así, por cuanto la primera locomotora construida en Gran Bretaña durante 1803 por D. Ricardo Trevithick, corría sobre rieles de madera y su velocidad no era superior a la del paso de un caballo.

Con el advenimiento de locomotoras más poderosas y el riel de hierro, el sistema mejoró vertiginosamente, dejando a la zaga al globo aerostático, que aunque parezca mentira le había precedido nada menos que en ¡veinte años!

Corrían épocas en que el dinero, si bien lo había, no era muy abundante y sus características nos podrán parecer ahora un tanto extrañas.

Por ejemplo: diez años antes de nacer Jorge, quien sería después su señora madre, más sus abuelos maternos D. Pascual Malagarie y Dña. Dolores Ramos, así como los vecinos de Buenos Aires y sus alrededores, utilizaban cierto papel moneda que contenía seguidamente a la fecha de emisión una curiosa leyenda:

"Buenos Aires, julio 1º de 1865. El Banco de la Provincia de Buenos Aires, pagará al portador y a la vista en moneda de oro de curso legal, la cantidad de doscientos pesos fuertes".

En este caso, el anverso del billete de dicho valor, estaba presidido por la veleidosa imagen de "la Dama de la Hoz y el Trigo", que suponemos sería una manera local de representar a Ceres.

Tal vez los mismos billetes sirvieron para adquirir armamento, equipo y abastecimiento con destino a la Guerra del Paraguay —o de la Triple Alianza— desde 1865 hasta 1870; entre ellos el ácido sulfúrico y el zinc o hierro, necesarios para producir el hidrógeno con que se inflaba el globo cautivo de 351 metros cúbicos de capacidad, adscripto por el comando brasileño al ejército aliado en operaciones, pero tripulado por el capitán de ingenieros del Ejército Argentino D. Roberto Chodasiewicz, que lo convirtió en la primera plataforma aérea nacional para la observación de las fuerzas enemigas en distintos campos de batalla.

Se le dio tanta importancia a la introducción de ese factor por entonces revolucionario, que durante la mencionada campaña fue trasladado repetidamente en alto, pero cautivo, por las propias tropas en avance, con su tripulante-observador a bordo.

Una prueba irrefutable de la trascendencia que las autoridades civiles y militares dieron a las nuevas artes aplicables a la guerra, la explica el hecho de que se volcaron importantes medios en favor del uso de tan embrionario sistema, en momentos en que las fuerzas empeñadas en combate sufrían graves dificultades administrativas, hasta el punto que "sus tropas eran pagadas irregularmente y estaban pobremente vestidas".

Terminada la guerra de la Triple Alianza, los argentinos debimos someternos a una seria auto-revisión, por cuanto la prolongada duración del conflicto se debió particularmente a la carencia de una preparación previa acorde con el esfuerzo bélico a realizar, circunstancia que obligó a resolver sobre la marcha, diferentes situaciones logísticas y tácticas.

Tales imprevistos originaron el contrasentido de que los triunfadores tuviesen que lamentar las desastrosas consecuencias de una victoria lograda con tan magra preparación y grandes sacrificios, en la que nuestros soldados no obtuvieron "más provecho que la gloria de sus cicatrices", como dijera el coronel D. Carlos Augusto Landaburu.

Acuden a nuestra memoria muchos intentos realizados en nuestro país con

fines aeronáuticos, entre ellos los de Lartet, Wells, Baraille, Martínez, Sanz, Mayer, Roux, Cetti y tantos más, pero quisiéramos destacar de entre todos ellos, que mientras se estudiaba la mejor manera de restañar las graves heridas provocadas por dicha guerra, la más prolongada y sangrienta de nuestra historia, llegó al país trayendo consigo un globo de su propiedad, el aeronauta mejicano señor Ceballos, quien en determinado momento recaló en Rosario, provincia de Santa Fe, para realizar ascensiones desde el Paseo de Arteaga.

Cuando todo estuvo dispuesto para efectuar una de ellas, el joven Nicasio Rosas, de quince años de edad, que procedente de Río Cuarto se encontraba transitoriamente en el lugar, solicitó ser llevado en determinado vuelo.

Tal vez las circunstancias aconsejaban no acceder a su pedido y por lo tanto, ese 8 de marzo de 1874 le fue negado el permiso.

Era tan grande su deseo de elevarse con el globo, que apenas éste comenzó a subir, ante el asombro general él se abalanzó y se aferró a una de las cuerdas que pendían de la nave aérea.

El esférico ganó altura mientras su tripulante se esforzaba por levantar al niño hasta su trapecio, pero sea que no le alcanzaron las fuerzas o porque el cansancio venció a Rosas, lo cierto es que éste cayó a tierra con las funestas consecuencias que son fáciles de imaginar.

Por lo tanto, Nicasio Rosas, de quince años de edad, fue la primera víctima aeronáutica en la República Argentina.

El 27 de abril de 1874, durante una nueva ascensión, el señor Ceballos probó un paracaídas de su invención con el que hizo descender a un perro convenientemente arnesado, que llegó a tierra sin novedad, lo que resultó ser el primer descenso de un ser vivo, con paracaídas, en nuestro país.

Mientras tanto el sueño trunco de Nicasio Rosas alcanzó las celestes alturas del limbo, que es donde moran las almas de los ángeles que no han llegado a recibir los beneficios del bautismo . . .

. . . .

Al año siguiente, o sea en 1875, el astrónomo francés D. Pablo Henry (1848-1905) "creyó" descubrir un asteroide al que llamó LUMEN, sin apercibirse tal vez que aquella luz era el espíritu de Nicasio Rosas que regresaba a la tierra, para anidar en el corazón de otro niño, al que la providencia le tenía reservado el sitial que sólo pueden alcanzar los ungidos por la gracia de Dios, que es en definitiva la suprema expresión de todos los bautismos.

Nos estamos refiriendo a Jorge Alejandro Newbery.





Esta imagen largamente centenaria, revive un cálido instante en la vida de los Newbery. 1, Ralph (padre); 2, Elvira; 3, Elena; 4, Ernesto; 5, Dolores (madre); 6, Jorge; 7, María de los Dolores; 8, Eduardo, y 9, Rodolfo.

CAPITULO IV

Es de suponer la algarabía que despertó en la familia Newbery-Malagarie el nacimiento de su primer hijo varón, acaecido el 29 de mayo de 1875, tras la nerviosa vigilia transcurrida a la espera de un hermanito para Elena Rosa, nacida el año anterior.

Como ya quedó dicho, muchos hermanos llegarían después, pero pese a la trascendencia que supone el arribo al mundo de cada ser humano, las exigencias del relato —como es obvio— nos llevarán preferentemente tras los pasos del mayor de los varones.

Cuando Jorge contaba con poco más de cuatro meses de vida y la primavera comenzaba a estimular a las plantas para que se animaran a echar los primeros brotes, arribamos al 30 de setiembre de 1875, en que el niño fue bautizado por el presbítero D. Antonio Quintairos, en la Parroquia de la Catedral al Norte (hoy Basílica Nuestra Señora de la Merced), situada en la calle Reconquista Nº 207 de la ciudad de Buenos Aires.

Fueron sus padrinos D. Manuel Ysla y Dña. Teodora R. de Ysla, parientes de Dolores Malagarie.

La pequeña copa bautismal de plata, que todavía existe, tiene grabado un monograma con las iniciales del bautizado.

La fecha de nacimiento de Jorge Newbery fue sometida recientemente a una revisión, al tomarse por cierta determinada constancia existente en el Libro de Bautismo de la citada Catedral, que como es lógico fue escrito tiempo ha por un ser humano y como tal potencialmente falible, en una época de recargo de trabajo impuesto por la inexistencia del Registro Civil de la ciudad de Buenos Aires, que recién comenzó a funcionar el 25 de octubre de 1884 merced a la Ley Nº 1.565, es decir, más de nueve años después del nacimiento del niño, quien a partir de su infancia hasta ser persona mayor de edad, reconocidamente hábil, lo atribuyó invariablemente al 29 de mayo de 1875, lo que ratificaba en toda circunstancia, como puede comprobarse en documentos originales. Por otra parte, esa fecha de nacimiento im-



La copa bautismal, de plata, en cuyo frente presenta labradas las iniciales J. A. N.

presa primero en el papel y más tarde en el bronce, era coincidente con las tradicionales celebraciones de cumpleaños, que desde su más tierna edad realizaban en su honor sus propios padres, quienes por una indubitable razón de lógica, estaban más autorizados que nadie para expedirse sobre el particular.

A tal punto que así se lo manifestaron éstos, a la Investigadora Eva Toma de Huntington, hija de Anny, hermana de Ralph y prima de Jorge Alejandro, cuando les requirió la fecha exacta del nacimiento de éste, para sumarla al resto de los antecedentes familiares ya recopilados y a recopilar. Dicho documento lo transcribimos textualmente:

"Jorge Newbery llamado 'George', 2º hijo del Dr. Ralph Lamartine y Lola (Malagarie) Newbery, nacido en mayo 29, 1875 en el 125 calle Florida esquina Cangallo, Bs. As., edificio derrumbado en año 1933. Murió en Mendoza, marzo 1, 1914, accidente aeroplano, enterrado en Recoleta, bóveda de Fernández, luego (Chacarita), casado en noviembre 1908.

"Sarah Escalante, nacida 1889, tenía 19 cuando se casó, hija Dr. Wenceslao Escalante, muerto 1912 y Javiera Reto en 1923".

Por otra parte el legajo personal de Jorge Newbery obrante en la Armada Argentina, contiene esa fecha de nacimiento, que consta en los documentos que tuvimos a la vista, al igual que el Libro de Aeróstatos del Aero Club Argentino, y el de Pilotos de Avión (brevet Nº 8), este último, suscripto por el propio interesado con su firma autógrafa.

Cabe aludir que en el libro editado en el año 1982 por la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación, auspiciado por el Banco Ciudad de Buenos Aires y el Instituto Argentino de la Historia Aeronáutica "Jorge Newbery", titulado "Setenta Años de Servicios Aeronáuticos", de Ambrosio L. V. Taravella, Miembro Fundador del Instituto de la Historia mencionado, y Precursor de la Aeronáutica Argentina, menciona en la página 50 la fecha de nacimiento, el 29-V-1875.



Jorge Alejandro Newbery, a los dos años de edad.

Asimismo en la sede del Banco Popular Argentino, Florida 201, existe una placa que lleva en relieve el escudo nacional argentino y la siguiente leyenda: "En este solar nació Jorge Newbery el 29 mayo 1875".

En este aspecto ya no se trata de un simple comentario, sino de una disyuntiva realmente importante: o bien aceptamos lo que sus padres, autoridades y él mismo avalaron con hechos concretos, o por contrario imperio correríamos, innecesariamente, el riesgo de ser observados por la familia Newbery y los organismos que intervinieron

en cada caso, por poner en tela de juicio no sólo lo que a ellos compete, sino también la ratificación expresa del ilustre ciudadano cuyo patriotismo le permitió estructurar con desinterés, talento y sacrificio, este maravilloso legado que se llama poder aéreo de los argentinos.

Al margen de lo expuesto, cabe recordar aquí que por simple coincidencia, en el mismo año 1875 hizo su aparición por primera vez en Buenos Aires, un diario vespertino llamado "El Pampero".

Desde muy pequeño, Jorge fue acunado en brazos de los integrantes de las familias más representativas de la hidalga tradición porteña, ya que entre otras, eran vecinas de la calle Florida, la del perito D. Francisco Pascasio Moreno; la de Azcuénaga de Santa Coloma, que fue la primera en poseer un carruaje particular; la de Miguel Cané; la de Domingo Matheu, que había sido vocal de la Primera Junta de Gobierno; la de Mariquita Sánchez de Thompson y la de Mendeville, en cuyo hogar se cantó por primera vez el Himno Nacional Argentino.

Y para que ese mismo Himno se pudiera seguir cantando con fundamento, allá estaban los soldados de la patria cavando trabajosamente la famosa zanja que el ilustre político argentino D. Adolfo Alsina mandó abrir desde Bahía Blanca (Bs. As.) hasta Italó (Córdoba) en 1877, un año después de establecerse la Comandancia de Italó, con el propósito de poner coto a las reiteradas correrías de los indios.

Dicho esfuerzo no alcanzó el éxito que de él se esperaba, ya que los nativos, en una de sus posteriores y sangrientas embestidas robaron ganado y arrasaron entre otras propiedades, la estancia "La Elena" —antes "Media Luna"— de veinte leguas de extensión, que D. Ralph Newbery había adquirido en Lincoln, cuando la colonización de las tierras al Sur de Buenos Aires, y reemplazado su nombre por el de su hija mayor.

En 1880 la familia Newbery, acrecida ya a padres y seis hijos, se mudó al barrio porteño de Belgrano, calle Ituzaingó Nº 100, hoy Moldes 2368/86, finca que fue el regalo de bodas que el Dr. Coquet le hiciese a su hijastra Dolores Malagarie de Newbery, vivienda que de inmediato se constituyó en el nuevo domicilio de dicho grupo humano.

El correspondiente título de propiedad por compra de la citada finca, pudo haber sido uno de los primeros que se



El niño a los cuatro años.

fecharon en la ciudad de Buenos Aires como Capital Federal de la República Argentina, ya que la Ley 1029 del 21 de setiembre de 1880 lo estableció así:

"Art. 1º — Declárase Capital de la República, el municipio de la ciudad de Buenos Aires, bajo sus límites actuales y después que se haya cumplido el requisito constitucional de que habla el artículo 8º de esta Ley.

El citado artículo decía textualmente: "Esta Ley sólo regirá una vez que la Legislatura de Buenos Aires haya hecho la cesión competente, prestando conformidad a sus cláusulas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3º de la Constitución Nacional", el cual dice expresamente: "Las autoridades que ejercen el Gobierno Federal residen en la ciudad que se declare Capital de la República por una Ley especial del Congreso, previa cesión hecha por una o más Legislaturas Provinciales, del territorio que haya de federalizarse".

Casi coincidentemente con este hecho tan importante para nuestro país, se produjo uno de los acontecimientos más trascendentes y emotivos para el espíritu de los argentinos, cual fue la repatriación de los restos del general D. José de San Martín, ocurrido el 28 de mayo de 1880 durante la presidencia del Dr. Nicolás Avellaneda, los que fueron reintegrados a nuestro suelo a bordo del "Villarino", escoltado por las cañoneras "Paraná", "Constitución" y "Bermejo", descendidos en el muelle "Las Catalinas" y entregados a la Catedral Metropolitana para su descanso definitivo.

A la parada militar llevada a cabo por tan elevado motivo, adhirió toda la ciudadanía, incluyendo las fuerzas de seguridad y su Cuerpo de Bomberos que formó brigada con la Guardia Provincial por decisión de su jefe, teniente coronel Ramón Munilla, con el beneplácito del pueblo y gobierno.

A ese día se lo declaró feriado y desde ya los esposos Newbery concurrieron a los actos con sus seis hijitos, llevando a los más pequeños, Eduardo y Elvira, en brazos, lo que mientras acrecentaba en el padre su nostalgia por la tierra lejana, inspiraba en el tierno corazón de los niños un respetuoso amor por los padres de la patria.

Al día siguiente, 29 de mayo, consagrado actualmente al Ejército, el túmulo erigido en la Iglesia Catedral de la Ciudad de Buenos Aires, sobre el cual se habían depositado los restos mortales del general San Martín, amaneció totalmente cubierto de flores, destacándose en primer término la Bandera del Ejército de los Andes, que el muerto glorioso había hecho tremolar victoriosa sobre las cumbres y los llanos de las naciones por él liberadas en América.

Lamentablemente el arribo de aquellos restos venerables ocurrió bajo la amenaza de serios conflictos, ya que próximo a expirar el período presidencial de Avellaneda, nuevos nubarrones de convulsión interna cerníanse sobre el cielo de la patria.

Presionado por dicha situación el presidente de la República lanzó una proclama, parte de la cual decía textualmente:

"No moveré un arma ni un hombre, sino para defender la Nación amenazada en su existencia, en los poderes públicos o en las leyes.

"Este caso supremo ha llegado, desgraciadamente. Voy a mover los hombres y las armas de la Nación, a fin de hacer cumplir y respetar las leyes".

Afortunadamente primó la cordura, y la patria no debió ofrecer al recuerdo del prócer reintegrado al país en materia inerte pero en espíritu vivo, el estéril espectáculo de un inútil derramamiento de sangre entre hermanos.

CAPITULO V

Un año después de los hechos relatados, o sea en 1881, Ralph Newbery se embarcó con destino a los Estados Unidos de Norteamérica para visitar a sus padres y familiares.

Cuando volvió lo hizo acompañado por uno de sus 6 hermanos, el Dr. George Harkness Newbery, con quien al poco tiempo de arribados se dirigió al territorio nacional del Chaco, para apreciar sobre el terreno, qué posibilidades de trabajo y progreso existían en la zona, pero la impresión recogida no debe haber sido muy alentadora ya que casi de inmediato viajaron a Lincoln (provincia de Buenos Aires) donde Ralph sufrió la grave contrariedad de encontrar malogrados, como ya se dijo, todos sus esfuerzos y esperanzas depositados en la estancia "La Elena".

Comprendiendo que en ese lugar no sabría nunca a ciencia cierta cuántas veces le sería necesario recomenzar su obra, a lo que se sumaba por una parte la desolación y por otra la permanente amenaza del indio, decidió regresar a Buenos Aires junto con su hermano.

Al año siguiente Ralph y George exploraron el territorio argentino al Sur de Bahía Blanca, hacia la Pampa central y el Río Colorado, región en la que los indios puelches imponían su voluntad y sembraban la muerte y la destrucción en las incipientes poblaciones y estancias, en defensa —claro está— del único patrimonio vital que para ellos era la madre tierra, heredada de sus antepasados milenarios.

Como a Ralph se le acumulaban en Buenos Aires ciertas obligaciones de cumplimiento intransferible, ambos regresaron muy pronto al hogar, aunque con la esperanza de reemprender en cualquier momento el propósito de ir un poco más allá, que fue siempre la inclinación dominante en el carácter de los Newbery.

Cuando Ralph estuvo nuevamente entre los suyos, le fueron entregadas varias cartas recibidas para él en su ausencia, una de las cuales procedía de su señor padre, mediante la cual le satisfacía una solicitud consistente en que le recomendara un mecánico dental, cuyos servicios le eran imprescindibles en Buenos Aires, como complemento en su consultorio odontológico.

Lo siguiente es lo que podía leerse en dicha carta-mandato: "Yo, Edward Newbery, convengo en que Ralph L. Newbery, dentista en Buenos Aires, Sur América, pagará a Erasmus Klix por su trabajo como mecánico dentista, diez horas diarias durante dos años, la cantidad de veinticinco dólares oro semanales el primer año, y treinta dólares oro semanales el segundo, y el pasaje de New York, U.S. a Buenos Aires S. América. Los pagos comenzarán una semana después que Erasmus Klix comience su trabajo en Buenos Aires.

"Además Erasmus Klix conviene en no trabajar para ninguna otra persona en la misma actividad durante dichos dos años, excepto con la autorización especial de Ralph Newbery".

Firmado: Edward L. Newbery
Erasmus Klix
L. Andrews



Jorge Newbery a los seis años.

Poco después George Harkness se marchó hacia la región del lago Nahuel Huapi, en un viaje que por entonces demandaba un mes y era realizado parte en tren y parte en carreta, donde trabajó constantemente para atraer la atención de los particulares y los poderes públicos hacia aquella zona que se hallaba prácticamente aislada del resto del mundo.

Como amigo que era del perito Moreno luchó sin descanso para que se convirtiera en realidad su proyecto de Parque Nacional, modelado sobre los parques norteamericanos como el Yosemite y el Yellowstone.

A fines de 1890 George Harkness regresó a Buenos Aires y le contó a Ralph el porvenir que sospechaba con respecto a la zona de los lagos del Sur, relatándole aquella diversidad de paisajes hermosos, magníficos en su grandeza, propicios a la contemplación y al trabajo, que él había tenido la felicidad de disfrutar introduciéndose en los secretos de la naturaleza, siempre celosa guardiana de sus seculares bellezas.

Le habló del Nahuel Huapi; ese rincón de ensueño engarzado cual un brillante magnífico en el granito hostil de la montaña, enmarcado por pinos gigantescos y árboles irisados que sugerían belleza, encanto, emoción y descanso.

George entusiasmó a Ralph en tal forma, que sin ninguna vacilación éste le encomendó la compra de tierras que su hermano considerara convenientes, adquisición que efectivizó mediante los ahorros acumulados durante casi dos décadas de excelente administración de sus ingresos.

Las noticias que a su debido tiempo le llegaron a Ralph procedentes de su hermano George, le hicieron saber que era el feliz propietario de dos importantes fracciones: una de ONCE MIL hectáreas de tierras naturales y sin mejoras, lindantes con el lago Nahuel Huapi, a la que más tarde le impuso el nombre de "Estancia Newbery", y la otra de NUEVE MIL hectáreas de campo con población y mejoras, ubicado frente mismo al lago Traful.

Cuando los Newbery lo consideraron oportuno se desprendieron de dichas tierras, salvo una reserva de sólo CIEN hectáreas, ubicada frente al lago citado en segundo término, sobre cuyo dominio, si aún existe, no hemos tenido documentación a la vista.

Después de efectuar un nuevo viaje de exploración que abarcó Misiones y el Sur de Brasil, el doctor George H. Newbery se casó en 1891 con la señorita Fanny Bella Taylor, oriunda de Toledo (Ohio - EE.UU.) y eligieron como viaje de bodas un paseo de exploración al Nahuel Huapi, a donde él había enviado unas haciendas que siguieron las huellas de la expedición al desierto comandada por el general Julio Argentino Roca; haciendas que estaban destinadas a poblar los primeros campos concedidos a un particular en la zona.

Al establecerse el nuevo matrimonio en las proximidades del lago Nahuel Huapi, Fanny Taylor se convirtió en la primera mujer blanca atrapada en la región por el encanto salvaje de la belleza circundante.

CAPITULO VI

En Buenos Aires de 1882, Jorge Alejandro Newbery acababa de cumplir siete años de edad y cursaba la escuela primaria en el "Instituto Europeo" fundado por D. Felipe de Mateo e instalado en la calle Moldes Nº 1559, a pocas cuadras de su casa.

En tanto Jorge iba a la escuela a pie, otros niños habrán tenido que salvar a caballo la distancia entre sus hogares y la escuela, o tal vez lo hiciera él mismo muchas veces, si tenemos en cuenta que los Newbery poseían caballos de su propiedad en la casa de la calle Moldes.

A la salida de la escuela, Jorge solía organizar carreras cuadreras en las que juntamente con él intervenían algunos de sus condiscípulos, entre los que rescatamos del recuerdo a Carlos Gradín, Federico Krulz, Mario y Raúl Carranza, Horacio Morillo, Eduardo Billinghurst, los hermanos Jurado y Luis Ternassi.

A esa edad en que los niños realizan sus tradicionales travesuras infantiles, Jorge solía correr por sobre el ancho muro que cercaba el jardín de la casa, lindante con los zanjones de Blanco Encalada, y desde allá arriba, haciendo equilibrio mientras corría de un lado a otro, se lo vio dirigir entusiasmado las tradicionales fiestas de San Juan celebradas mediante grandes fogatas que iluminaban con su resplandor las viejas casonas del barrio.

Poco después que Jorge cumpliera ocho años de edad, la familia Newbery sufrió la pérdida de uno de sus miembros más pequeños, la niña Ema Catalina, que murió cuando contaba tan sólo un año de vida.

De inmediato Jorge fue preparado junto con su hermana Elena para tomar ambos la primera comunión, cosa que ocurrió el 8 de diciembre de 1883 en la parroquia de la Inmaculada Concepción, ubicada en la calle Vuelta de Obligado Nº 2042, en el barrio de Belgrano, coincidentemente con la fecha en que se celebraba el Día que dio nombre a la parroquia.

Poco tiempo después sus padres lo embarcaron con destino a Brooklyn, lugar de los Estados Unidos en el Estado de Massachusetts, uno de los cinco distritos que forman la ciudad de Nueva York, acompañado por un íntimo amigo de la familia a quien Jorge llamaba *mister Sthetson*, a fin de que conociera allá a sus abuelos paternos; el Dr. Edward L. Newbery (homeópata) y Rose Anne Brett Purcell de Newbery. Esta pintaba muy bien y en prueba de sus habilidades y cariño por su nieto le regaló a Jorge el retrato de un perro por el que el niño sentía gran afecto, cuadro que aún se conserva con su correspondiente dedicatoria.

Jorge recordó siempre con inocultable emoción no sólo las peripecias del viaje, sino también aquellos inolvidables momentos de su vida en que amparado por el tibio amor de sus abuelos y demás parientes pasó días muy felices, durante uno de los cuales le fue obtenida una fotografía que nos lo muestra al mando de un trineo, en el "Nevado Central Park" en oportunidad en que por lo que podía apreciarse, nevaba profusamente en homenaje al nombre del lugar.



Antes de su partida hacia los EE.UU., Jorge posó con sus hermanos, de izq. a der., María de los Dolores, Rodolfo y Elena.

Jorge permaneció allá unos pocos meses y a su regreso prosiguió sus estudios en la "Escuela Escocesa San Andrés", ubicada en la calle Nogoyá Nº 55 de Olivos, Ferrocarril Central Argentino, hoy Ferrocarril General Bartolomé Mitre, provincia de Buenos Aires.

En esos momentos de cambios todo en el mundo evolucionaba aceleradamente y en América del Sur no podía ocurrir menos, de manera tal que el 23 de abril de 1884 y después de ingentes sacrificios para su instalación, se libró al público el servicio telegráfico entre la ciudad de Buenos Aires (República Argentina) y Asunción, capital de la República hermana del Paraguay.

Mientras tanto, los diarios de la época traían noticias de Europa en las que se consignaban los revolucionarios experimentos que Otto Lilienthal realizaba en su tierra natal de Alemania, a bordo de un par de alas de su invención que unidas a un fuselaje elemental constituían un todo al que llamaba "planeador", aparato que tras sucesivas e ingeniosas metamorfosis le permitió realizar con toda felicidad algo más de DOS MIL vuelos entre 1891 y 1896.

Tales informaciones, si bien precarias, inflamaban el corazón de los jóvenes a quienes más de una vez Jorge escuchó asombrado.

El dijo cierta vez que la creencia general era que el hombre empeñado en llevar a feliz término tales propósitos de vuelo, debía agitar las alas, y por lo tanto le era imprescindible poseer no sólo instinto de pájaro, sino una constitución física, fuerza y resistencia privilegiadas.

No podríamos asegurar que dichas suposiciones llegaran a influir en el ánimo de Jorge, pero lo cierto es que cuando tenía apenas nueve años de edad, batió a todos sus ocasionales adversarios en los natatorios de Buenos Aires, lo que era un poco volar en el agua.

Lamentablemente una circunstancia desgraciada hizo que abandonara durante un tiempo toda práctica físico-deportiva, porque mientras volvía corriendo de un negocio vecino, llevando en su mano derecha una botella de vidrio, cayó con tal mala fortuna que ésta se rompió interesándole una articulación, a consecuencia de lo cual le quedó dañado el dedo índice de esa mano y por lo tanto limitado el uso normal de la misma.

Entonces se vio obligado a ejercitar por largo tiempo su extremidad superior izquierda, razón por la cual terminó pareciendo zurdo, cuando en realidad resultó ser un hábil ambidextro.

En esos tiempos los Newbery se proveían normalmente en los siguientes negocios de distintos ramos vecinos a su domicilio de la calle Moldes: comesti-

bles, de D. Santiago Barbagelatta; panadería, de D. Pedro Bustignorri; tienda, de D. Vicente Taccioli y farmacia, de Varcesi.

Mientras convalecía juntó cuanta moneda llegaba a sus manos hasta reunir una suma que le permitió darse el gusto de sentirse "gallero", mediante la compra de un gallito de riña con el que participó en encuentros que se realizaban en las canchas de bochas.

Cuando contaba doce años de edad Jorge corrió en pelo sobre un irascible caballo al que llamaban "Satanás", debido a que hasta ese momento había superado todos los intentos de doma.

Con él ganó una inolvidable carrera disputada en el primer hipódromo oficial que se conocía como "la cancha de Belgrano", al que sitúan las crónicas en el lugar denominado el camino de "las cañitas", llamado así porque lo bordeaba un cañaveral, ubicado en la arteria que a partir del 22 de julio de 1900 se llamó Gutenberg, hasta serle reemplazado dicho nombre, en 1915, por el actual Luis María Campos.



A los trece años, Jorge (x) estudiaba idiomas con profesor particular, al igual que su hermano Rodolfo (.).

Llegó a reunir un plantel tan numeroso como respetado.

Nos encontramos ahora en 1886 y no nos podríamos despedir de este año sin antes mencionar la muerte, durante su curso, del insigne autor del "MARTIN FIERRO", D. José Hernández, venido al mundo en 1834, y el nacimiento de otro grande de las letras argentinas: el autor de "DON SEGUNDO SOMBRA", el señor Ricardo Güiraldes (1886-1927).

Pese a su intervención en las citadas competencias, Jorge en ningún momento abandonó sus estudios y, por el contrario, se preocupó por enriquecer a diario su acervo cultural, como lo demuestra el hecho de que apenas cumplidos los

trece años, ya iniciaba sus estudios secundarios en el Colegio Nacional Buenos Aires, ubicado en la calle Bolívar Nº 263, con la enorme ventaja de haber tenido calle y alternado hasta ese momento en ambientes que le aportaron experiencias utilísimas para el resto de su vida.

Mientras cursó segundo año tuvo por compañeros, entre otros, a Juan Novaro, Juan Rivera, Alfredo Hernández, Pedro Silvetti, Carlos Bazzo, Benjamín Figueroa y Ricardo Martínez.

Una vez aprobado el segundo año que cumplió bajo el número de inscripción 113 y matrícula 556, se anotó para rendir libre el tercer año, logrando el éxito esperado, bajo el número de inscripción, 94.

Nos fue permitido certificar estos datos por el Secretario técnico de dicho Instituto educacional, señor Vicente Giordano, con la estrecha y generosa colaboración de la doctora María del Carmen Fernández de Salcedo.

En el mismo Colegio, pero en distintas épocas estudiaron también sus hermanos Rodolfo León, Eduardo Francisco, Ernesto Purcell y Juan Alberto Martín, donde ejerció la cátedra de Matemática el profesor y literato argentino de origen francés D. Paul Groussac (1848-1929) quien aparte de ser por largo tiempo Director de la Biblioteca Nacional de Buenos Aires, escribió entre otros libros "Las Islas Malvinas", que encierra un alegato en defensa de nuestros inalienables derechos sobre las mismas.

Jorge fue un estudiante aventajado, y como tal no dejó de llamarle poderosamente la atención el balance publicado en algunos diarios a solicitud de la Compañía Primitiva de Gas, empresa establecida con capitales extranjeros, que documentaba por ese medio sus excepcionales ganancias aprobadas por los accionistas reunidos en asamblea.

Alternando sus estudios con la práctica de la equitación, de pronto lo encontramos en el "Hurlingham" así como en "Las cañitas", centros hípicos ambos en los que llegó a ser una figura juvenil relevante.



A los quince años ya está definida la belleza varonil del hombre que se insinuaba en Jorge Alejandro Newbery.



CAPITULO VII

En tanto Jorge superaba su adolescencia para asomarse a una juventud esplendente, sucedía en Europa que el ingeniero francés Clement Ader (1841-1925) inventor de un micrófono y precursor de la aviación, realizaba los primeros experimentos aviatorios en los alrededores de Versalles, con un aparato de su invención y construcción, que era un modelo de alas fijas equipado con máquina de vapor, al que por primera vez él llamó "avión" y bautizó con el nombre de "Eolo".

Dado que por entonces no existían motores con relación peso-potencia adecuada a sus necesidades, y queriendo Ader hacer lo antes posible algunas experiencias con su aparato, lo proveyó de un motor de vapor, una hélice y tres ruedas sobre las cuales descansaba todo el conjunto.

El 9 de octubre de 1890, a bordo de su avión, Ader recorrió CINCUENTA metros a pequeña altura, considerándoselo desde entonces a su aparato, el primer aeroplano tripulado que surcó la atmósfera.

Después de algunas modificaciones en el motor y en un vasto campo de experiencias llegó a realizar en setiembre de 1891 un magnífico vuelo, en el que se desvió una centena de metros a la izquierda, lo que se atribuyó al hecho de tener una sola hélice.

En vista de tal éxito, Ader, protegido por el ministro de Guerra M. de Frecynet, construyó un nuevo aparato; "el avión número tres" con dos hélices que giraban en sentido opuesto. Experimentó su aeroplano ante comisiones militares el día 12 de octubre de 1893, y para dar a conocer lo que sucedió en aquella jornada veamos lo que escribió con respecto a ella el mismo Ader:

"Después que el propulsor dio algunas vueltas nos lanzamos a viva marcha; la presión en el generador (léase caldera) llegaba aproximadamente a siete atmósferas. Bien pronto las trepidaciones de la rueda de atrás cesaron y tuvieron lugar algunos saltos.

" Desgraciadamente el viento era fuerte y experimentamos una gran dificultad para mantener el avión en el eje de la pista.

" Hicimos subir la presión a ocho o nueve atmósferas y de inmediato la velocidad aumentó considerablemente.

" El avión se eleva —prosigue Ader— y bajo la acción del viento tiende a salir de la pista por la derecha, no obstante la acción del aparato de gobierno. De pronto se halla en una posición muy crítica: el viento sopla fuerte de través; el aparato sale de prisa entonces, aunque progresivamente hacia la izquierda. Accionamos el aparato de gobierno y como el viento es impetuoso el avión no obedece, alejándose más y más. Por desgracia toma la dirección de un campo de tiro provisto de postes...

" Espantados por la perspectiva de ir a chocar contra esos obstáculos, sorprendidos de vernos separar más y más del suelo y muy impresionados de verlo huir a una velocidad vertiginosa, instintivamente paramos el motor. Lo que pasó en esos momentos es difícil de explicar. De pronto sobrevino un choque con gran ruido y fuerte sacudida: era la 'toma de tierra'."

Se suma a la importancia del relato el

hecho de que Ader se expresó repetidamente en plural, lo que acaso daría a entender que la complejidad del sistema motopropulsor y de comandos obligaría a tripular el avión no menos de dos personas.

Ader sufrió después no pocos altibajos y culminó su carrera con la publicación durante el año 1907, de una interesante memoria titulada: "La primera etapa de la aviación militar en Francia".

No hay duda que los buenos propósitos del ingeniero Ader chocaron contra la carencia de plantas de poder más simples, ágiles y potentes, inconveniente que más tarde no debieron afrontar otros pioneros, al aparecer en escena el motor de explosión, indiscutiblemente más aplicable a esos fines.

No podríamos despedirnos de 1890 sin antes recordar que el 11 de diciembre de ese año, llegaba a la vida en Toulouse (Francia) un niño que con el tiempo habría de ser una de las voces más queridas y admiradas del mundo, especialmente para nosotros los argentinos.

Su nombre artístico: *Carlos Gardel.*

Esta fotografía tomada en la última década del siglo pasado, en el domicilio de los Newbery, ubicado en la calle Moldes, nos muestra a la familia en pleno, existente en esos momentos. Eduardo es el que sostiene al biciclo, mientras que Jorge, casi en el extremo izquierdo, está apoyado contra un árbol y viste de negro.



CAPITULO VIII

Nos encontramos ya en 1891 y no bien Jorge completó el bachillerato sus padres lo enviaron nuevamente a los Estados Unidos de Norteamérica.

En su segundo viaje a dicho país Jorge se adaptó rápidamente a las costumbres norteamericanas en el medio que más podía atraerlo: la vida universitaria.

Permaneció en Nueva York el tiempo indispensable y se incorporó por dos años a la Facultad de Sibley, dependiente de la Universidad de Cornell, entidad co-educacional privada no sectaria, ubicada en Ithaca, New York 14850, teléfono (607) 256-1000, que fue establecida en 1865.

La misma operaba cuatro unidades con tierras concedidas por la Universidad estatal de Nueva York.

Jorge prosiguió sus estudios en el Instituto Drexel de Tecnología que fuera establecido en 1891, el cual es un organismo co-educacional privado donde obtuvo el título de Ingeniero Electricista.

Desde entonces dicha casa de altos estudios se encuentra ubicada en "32nd. and Chesnut Streets, Philadelphia, Pensylvania 19104, Tel. (215) 895-2000", según información procedente del American Council on Education Washington D. C., suministrada en Buenos Aires por la Sección Referencias del Centro Lincoln del Servicio Cultural e Informativo de los Estados Unidos de América.

Durante los cuatro años consecutivos que estudió en el país del Norte, tuvo profesores de la talla de D. Tomás Alva Edison, físico norteamericano inventor de numerosos aparatos eléctricos, en particular el fonógrafo y la lámpara incandescente que lleva su nombre, quien instaló además la primera planta de iluminación eléctrica de la "Edison Electric Ilumination Company" en la estación Pearl Street en Nueva York, mediante la cual abasteció de corriente a ochocientas lámparas incandescentes que él mismo había inventado en 1878.

En aquel ambiente especial para satisfacer en plenitud la feliz conformación del cuerpo y el intelecto, Jorge no sólo estudió con ahínco, sino que aprovechó toda circunstancia propicia para dedicarse intensamente al aprendizaje y práctica de una amplia gama deportiva que abarcaba diversas disciplinas, tales como el pedestrismo, saltos, lanzamientos, grandes aparatos, yachting, box, lucha grecorromana, baseball, esgrima, rugby, natación, remo y toda otra actividad afín que le saliese al paso.

En relación con el remo, cabe consignar que en cierta oportunidad en que se entrenaba en el lago Cayuga con miras a una inminente competencia en doble par, debido al fuerte oleaje originado por el paso de una embarcación a motor, se dio vuelta el bote que tripulaba junto con un compañero universitario y ambos cayeron al agua.

Sin medir la fuerza del oleaje ni la distancia que los separaba de la costa, Jorge echó a nadar alegremente, pero advertido de que su acompañante no sabía hacerlo y estaba a punto de ahogarse, volvió sobre sus brazadas y al más puro estilo guardavidas lo rescató ileso.

Para darnos una idea más clara del escenario en que ocurrió el hecho, recordemos que el Cayuga es un lago de Norteamérica, situado en el estado de



En 1892 Jorge posa en primer plano, centro, junto con estudiantes de la Universidad de Cornell.

Nueva York, el cual tiene 65 kilómertos de longitud; su ancho máximo alcanza a 6 kilómetros y suele vérselo bastante picado por los efectos del viento.

El 22 de julio de 1892, en el mismo lugar, formó parte de una selección intercolegial y su equipo se clasificó campeón universitario en cuatro cadetes con timonel. En dicha oportunidad fue acompañado por E. Ellis, M. Garza, T. Chasfield y W. Stone, este último en calidad de timonel.

En 1893 sus actividades deportivas se verían complementadas con incursiones en el terreno de la música, ya que formaba parte de un conjunto estudiantil integrado por no menos de seis ejecutantes, en el que tocaba indistintamente la bandurria o la mandolina.

En materia de box, en 1894 alcanzó el título de campeón universitario, al vencer sucesivamente en peleas eliminatorias a Sam Wells, James Swartz, Roland Heines y Bud Reading.

No creemos necesario entrar en más detalles de carácter deportivo ni lectivo, para terminar diciendo que el dominio de cuanto practicó y estudió llegó a ser notorio, logrando alcanzar su ansiado título de ingeniero electricista con las mejores clasificaciones.

Mientras tanto en la República Argen-

tina, otro Newbery, en este caso el tío de Jorge, planeaba un viaje que realizaría a principios de 1895 a los Estados Unidos, su tierra natal, a fin de interesar al capital extranjero, en este caso americano, en la concesión para un tranvía eléctrico que uniría Plaza Mayo con Belgrano; iniciativa a la que sumó más tarde la correspondiente gestión ante el gobierno, para que se instalara el ferrocarril hasta San Carlos de Bariloche, así como la regulación de las aguas del río Limay, controladas hoy por el imponente dique de El Chocón.



Siguiendo los pasos de Jorge (der.) su hermano Rodolfo ha ido a estudiar a los EE.UU., donde ambos posan ante las Cataratas del Niágara, poderosa manifestación de la naturaleza que con el tiempo inspiraría en Jorge profundas reflexiones de carácter técnico.



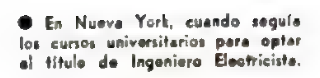
El 30 de noviembre de 1893, fue tomada en Filadelfia esta fotografía, en la que vemos a Jorge, arriba, centro, pulsando una mandolina. De los tres que aparecen abajo, Rodolfo Newbery es el del medio. Como se ve lucen sendos cigarros —tal vez apagados— y simulan una partida de naipes, ya que las cartas parecen estar vueltas al revés.



Grupo universitario, en el que Jorge parece usar cinturón con los colores argentinos. La foto obtenida el 22 de julio de 1892, en oportunidad de disputarse una prueba de remos, explica en parte su notable evolución física alcanzada a los 17 años de edad. Parados, de izq. a der.: F. y G. Truman, C. Ellis y T. Chasfield. Sentados: J. Newbery, W. Stone y M. Garza.



● En el año 1890, en Buenos Aires, en la época en que daba término a sus estudios secundarios.



● En Nueva York, cuando seguía los cursos universitarios para optar al título de Ingeniero Electricista.





A los 17 años, "de cuerpo entero", en la Universidad de Cornell.



Frente de la casona familiar de los Newbery, en la calle Moldes 2368, Cap. Fed.



CAPITULO IX

En 1895, cuando con su flamante título de ingeniero electricista Jorge regresó al país, todas las posibilidades estaban a su alcance, ya que había aquí tanto por hacer que no le costó esfuerzo alguno conseguir su primer empleo, en este caso como Jefe de la Compañía Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata, instalada en la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires, al que le sucedieron otros cuya creciente importancia veremos más adelante.

Durante su prolongada ausencia, Buenos Aires había experimentado profundos cambios en los aspectos edilicios, laborales, sociales, políticos y administrativos porque así lo exigió la metrópoli que había crecido y avanzado a paso de gigante.

En esos momentos lo que hoy es la avenida General Paz se llamaba Boulevard de Circunvalación del Municipio, el cual contenía una población estable de 623.398 habitantes que se alojaban en aproximadamente 2.600 casas de inquilinato y conventillos, así como en viviendas particulares cuyo total contribuía a ocupar 2.121 manzanas edificadas en una ciudad que tenía 765 calles abiertas al tránsito.

Funcionaban ya alrededor de 20 teatros y existían 9 compañías de tranvías con 543 coches y 312 kilómetros de líneas; 4.583 carruajes entre particulares y de plaza; 2.374 carros y jardineras de reparto y 769 carritos de mano.

La Policía de la Capital —tal era su denominación— contaba con 29 comisarías y el total de agentes alcanzaba a 3.220.

Quinientos efectivos integraban el Cuerpo de Bomberos y en ese año 1895 se inició con sólo 50 componentes la Guardia de Seguridad de Caballería.

Aunque el tránsito no era mucho, ya circulaban automóviles, bicicletas y motocicletas, rodados que nueve años después, en 1904, llegarían a sumar, respectivamente, 6.217, 8.756 y 186.

En ese medio asombroso para la época, Jorge advirtió de inmediato que no le sería difícil incorporar a la comunidad, el desarrollo de una serie de inquietudes que traía indisolublemente unidas con lo más íntimo de su espíritu.

Como inspirado por Platón, aparte de su interés por ofrendar su trabajo al país, traía el deseo de adicionar a las actividades deportivas del medio, no solamente nuevas artes físicas, sino también modernas técnicas aplicables a los deportes más antiguos, como por ejemplo la savate, especie de pugilato híbrido que se practicaba por entonces complementando puñetazos y puntapiés.

En cuanto le fue posible, Jorge se acercó a esa descollante personalidad deportiva que era el doctor Delcasse, con cuyo concurso, primero en la quinta de éste ubicada en Juramento y Vidal y después en la otra de Cuba (hoy número 1919) y Sucre, arraigó en calidad de amigo y dio rienda suelta a su espíritu deportivo.

Aparte de su nombre con resonancias históricas, la calle Juramento nos recuerda que por allí transitaba un tranvía tirado a veces por mulas y otras por caballos, llamado cariñosamente "el tranwaycito", que unía el centro del pue-



Jorge Newbery poco tiempo después de recibirse de Ingeniero Electricista.

blo con el Ferrocarril Central Argentino, sistema precursor del tranvía eléctrico que sería inaugurado en la ciudad de Buenos Aires el 22 de abril de 1897.

Jorge y el Dr. Delcasse defendían, respectivamente, al boxeo y la savate, pero como no lograban ponerse de acuerdo con respecto a la superioridad de lo uno sobre lo otro, concertaron un match para enfrentarse personalmente en defensa de ambas escuelas.

Jorge tenía entonces 21 años de edad y su cordial oponente 44.

El combate, que de amistoso tuvo solamente el nombre se llevó a cabo en la quinta del Dr. Delcasse, vinculada a la génesis del deporte argentino, donde ambos contendientes realizaron un encuentro memorable, ante el asombro de una cantidad jamás reunida de aficionados que asistieron a la muerte definitiva de la savate, a manos de quien desde ese momento quedó consagrado como el virtual campeón del flamante deporte del boxeo.

Con dicho aval Jorge inflamó voluntades en los Clubes del Progreso, Gimnasia y Esgrima, Círculo de Armas y Jockey Club, introduciendo a sus amigos y allegados en todos aquellos deportes cuya práctica no guardaba para él ningún secreto.

Fundó estilos y dedicó su tiempo a vencer todas las dificultades que se oponían a la difusión de las artes nuevas, repletas algunas de riesgos y peligros. De su mente brotaron las mejores iniciativas para el adelanto y la prosperidad de su empeño, a la vez que despertó entusiasmo para conquistar discípulos a los que guió en todos los terrenos mediante su firmeza, experiencia, valor y consejos.

El arte de boxear —o luchar a puñetazos— se practicaba ya a puño desnudo en Roma y Grecia, pero en aquella época no se trataba de un deporte reglamentado y los golpes podían darse en cualquier parte del cuerpo.

Tal género de lucha permaneció olvidado durante mucho tiempo, hasta que reapareció en Inglaterra a principios del siglo XVIII, época en que tomó gran incremento a causa de los guantes de goma inventados por Jaime Broughton, que permitían asestar los golpes sin peligro de muerte para quien los recibía.

Hacia 1866, el marqués de Queensberry reglamentó dicho deporte, pero como en ese aspecto los argentinos nos encontrábamos huérfanos de información, Jorge Newbery se ocupó del establecimiento y aplicación de las correspondientes reglas que necesariamente debían imponerse en el boxeo,

a fin de establecer un cierto equilibrio en los pesos de los contendientes así como en la decisión de los jurados, cosas que al parecer no eran consideradas todavía en nuestro medio.

En uno de sus manuscritos auténticos referidos al tema, Jorge nos dejó una serie de Artículos de los que se conservaron solamente los siguientes:

"10. — El árbitro tendrá poder de dar su voto de decisión cuando los jueces no concuerden, o de parar un asalto en en caso de que cualquiera de los hombres sea volteado. El parar en cualquiera del primer o segundo asalto no 'desqualifica' al competidor de combatir en el último asalto, y puede ordenar que se haga un asalto más, limitado a dos minutos, en la eventualidad de que los jueces no concuerden.

"11. — Que la decisión de los jueces o arbitrador, como el caso pudiera ser, será el final y sin protesta o reclamo.

"12. — En todas las competiciones la decisión será dada en favor del competidor que despliega el mejor estilo y obtiene el mayor número de puntos. Los puntos serán para ataque: golpes directos y limpios, con el puño cerrado de cualquier mano en cualquier parte del frente y lados de la cabeza, o cuerpo arriba de la cintura. Defensa: parando, 'resfalando' golpes cruzados y escapándose. Cuando los puntos obtenidos por ambas partes son más o menos iguales, consideraciones deben darse al hombre que ha atacado más.

"13. — El arbitrador puede después de consultar al ofendido 'desqualificar al competidor que está boxiando ilegalmente', pegando con el guante abierto o pegando con la parte de adentro de la mano, con la muñeca o codos, o por luchar queriendo lastimar contra las cuerdas. En la eventualidad de cualquier disputa y no estar prevista en estas reglas, los jueces y arbitradores tendrán pleno poder de decidir tal disputa o intentar protección por otras reglas".

A todo lo que se ha transcripto corría agregada una tabla con cuatro categorías, que podrían ser las únicas vigentes en aquella época cuyos correspondientes pesos máximos, según Newbery, debían ser los siguientes:

Pluma: 126 libras

Liviano: 140 libras

Mediano: 158 libras

Pesado: de 158 libras para arriba.

Y como no podía ser de otra manera, también tradujo dichos valores a kilogramos, lo que dio por resultado 57,153 Kgs. para el peso pluma; 63,5040 para el liviano; 71,6688 para el mediano y a partir de allí el peso pesado.

"En aquella época —manifestó tiempo después Ernesto Newbery— no se usaban vendas en las manos y en cambio sí se permitían muñequeras. Los rings no tenían fieltro ni lona, de modo que quien iba al suelo hacía sonar directamente las tablas".





Con sonrisa amistosa, el joven Newbery introduce en los secretos del box, al Dr. Delcasse.

CAPITULO X

Celoso como era Jorge del fiel cumplimiento de sus deberes ciudadanos, le llamó la atención al regresar a su patria, el hecho de no haber sido convocado para prestar algún servicio de armas según lo determinaba —y determina— el Artículo 21 de la Constitución Nacional, razón por la cual inició las correspondientes averiguaciones, no obstante la tranquilidad que le daba a su espíritu el hecho de haber sido nombrado funcionario público, sin mencionársele siquiera aquella cuestión que tanto le preocupaba.

Pero se comprenderá más fácilmente cuál era su verdadera situación si recordamos que Jorge Newbery regresó al país en 1895; eran tiempos de paz y el Servicio Militar Obligatorio se implantó por Ley de la Nación Nº 4031, sancionada el 5 de abril de 1902. No obstante, a partir de 1810 ya existían iniciativas tendientes a la formación de fuerzas armadas, como puede deducirse de los términos del "Reglamento del 22 de octubre de 1811", que confería al Poder Ejecutivo la "defensa del Estado" y "la organización de los ejércitos", aun cuando los primeros organismos militares que iniciaron la guerra por nuestra emancipación, lucharon "bajo los pliegues de la bandera de España y a nombre de su rey", bandera que recién fue reemplazada por la celeste y blanca el 13 de febrero de 1813 y regularizado su uso el 25 de julio de 1816.

Cuando se lo puso a cargo de sus nuevas funciones, Jorge Newbery recorrió de inmediato su vasta zona de influencia, dentro de la cual se encontraba Río Santiago, donde con el tiempo se instalaría la Escuela Naval Militar, instituto formativo de oficiales para la Armada Argentina.

En la época en que él se desempeñaba en "Luz y Tracción", la Escuela Naval Militar, creada el 5 de octubre de 1872, después de sucesivos traslados fue instalada en el Parque Tres de Febrero de la ciudad de Buenos Aires y su ubicación exacta es donde hoy se yergue la estatua de Domingo Faustino Sarmiento, obra del escultor francés D. Augusto Rodin (1840-1917).

En ese mismo lugar más conocido entre nosotros como Palermo, aquellas instalaciones habían sido con anterioridad la casa y cuarteles de D. Juan Manuel de Rosas, quien la habitó desde 1838 hasta su salida del país. La había empezado a construir en el año 1836 y para hacerlo tuvo que secar los terrenos del lugar, que eran muy pantanosos.

La casa, rodeada por un amplio parque arbolado fue el centro de la actividad política y social de Rosas y todos la conocían por el nombre de "San Benito de Palermo".

Luego de la batalla de Caseros ocurrida el 3 de febrero de 1852, la ocupó Urquiza y más tarde se instaló en ella la Escuela Naval Militar hasta 1899 en que la mansión fue echada abajo.

Lo que es hoy tan hermoso paseo porteño, se llamó originariamente "Parque Central de Palermo", data de 1874 y fue obra del coronel Czeslaw Wysocki, según nos lo recuerda una placa alusiva que fue instalada en el lugar en cele-

bración del primer centenario de la inauguración del Parque.

En determinado momento Jorge Newbery inició gestiones de su interés ante la Marina de Guerra y, advertidas sus autoridades de la conveniencia que para dicha fuerza representaban las aptitudes personales y profesionales del postulante, no tardaron en dar curso al correspondiente trámite, algunas de cuyas providencias transcribiremos a continuación en homenaje a su real importancia.

ARMADA ARGENTINA

BUENOS AIRES, mayo 12 de 1896.

A SU EXCELENCIA EL SEÑOR MINISTRO DE GUERRA Y MARINA Ingeniero D. GUILLERMO VILLANUEVA.

Tengo el honor de elevar a V.E. la propuesta presentada por la Inspección de Instalaciones Eléctricas pidiendo se nombre electricista de 1ª Clase al Ingeniero electricista D. JORGE NEWBERY, quien ha presentado en este Estado Mayor General, los diplomas del Instituto Drexel-Drovexel y de la Escuela POLITECNICA de FILADELFIA que lo acreditan como tal Ingeniero Electricista.

"Los cursos de instrucción teórico-prácticos que se siguen en dichos Institutos son sumamente completos y presentan una verdadera garantía para el buen desempeño del puesto que se quiere confiar. Así lo ha entendido también la comisión examinadora que ha labrado el acta correspondiente. Además es necesario y de urgencia proveer los puestos que quedan aún vacantes en el cuadro de electricista, con elementos argentinos de reconocida competencia.

"Por las razones expuestas pido a vuestra excelencia, quiera hacer extender el correspondiente nombramiento de electricista de 1ª Clase a favor del Ingeniero Electricista Jorge A. Newbery.

"Dios guarde a V. E.

Firmado: MANUEL JOSÉ GARCIA
Jefe Estado Mayor General de Marina

"Mayo de 1896

Vista la propuesta que antecede y lo manifestado por el Estado Mayor de Marina.

El Presidente de la República

D E C R E T A :

Artículo 1º — Nómbrase electricista de 1ª Clase de la Armada, al Ingeniero Electricista patentado Dn. JORGE A. NEWBERY.

Art. 2º — Comuníquese, etc.

Firmado: URIBURU
Guillermo Villanueva

Hay un sello:
Secretaría General Naval
Departamento de Estudios Históricos Navales.
División Bibliotecas y Archivos

Firmado: LAURIO H. DESTEFANI
Capitán de fragata
Jefe División Bibliotecas y Archivos

Comunicado que le fue su nombramiento con fecha 16 de mayo de 1896, Jorge no tardó en presentarse a las autoridades navales, quedando de inmediato afectado al servicio en instalaciones terrestres, mientras llenaba ciertos requisitos de adaptación al medio en que ya empezaba a desenvolverse.

Muy poco tiempo duró su permanencia en tierra firme, ya que el 25 de junio del mismo año pasó a prestar ser-

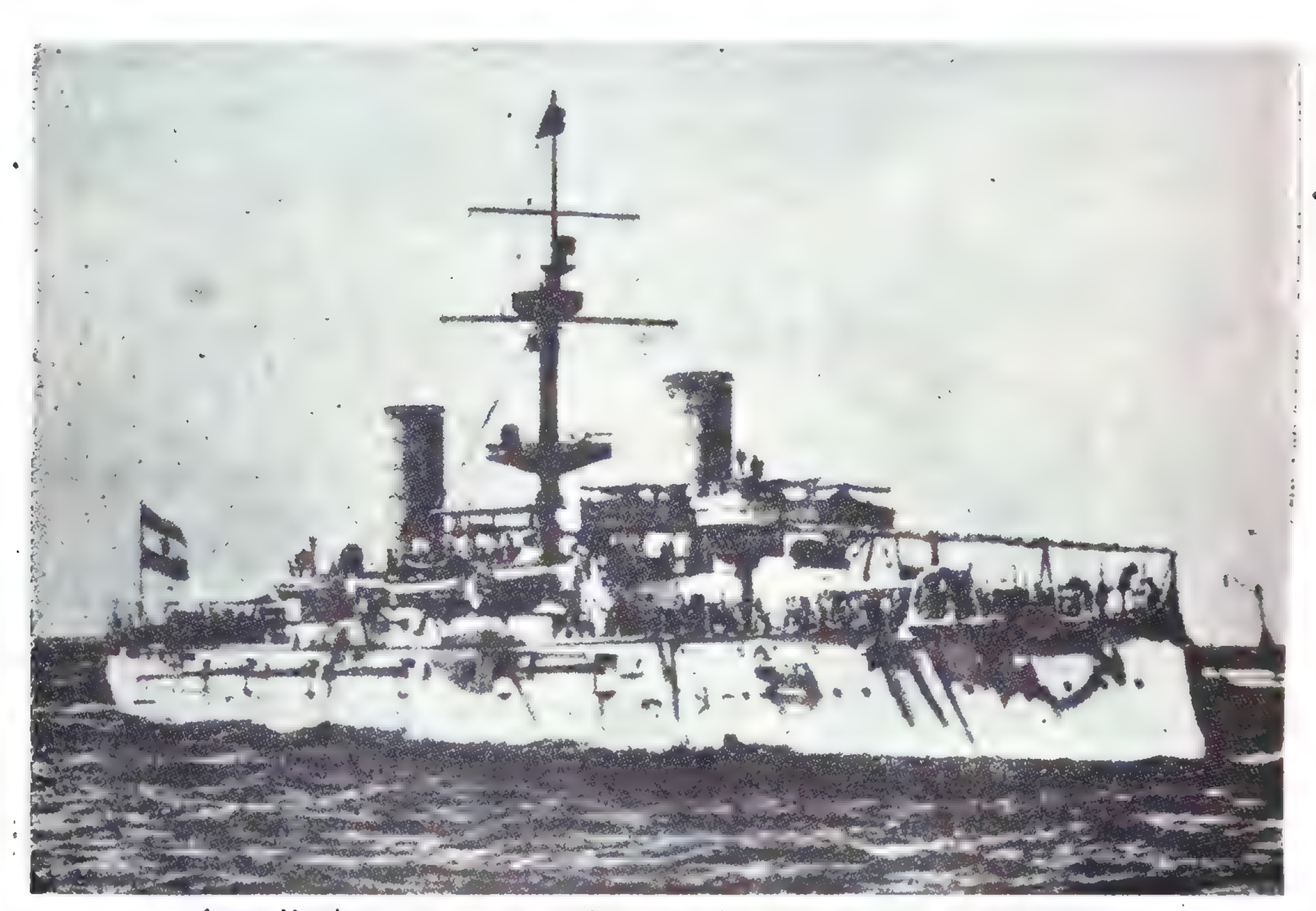


La casa que fuera residencia y cuartel de D. Juan Manuel de Rosas, convertida luego en Escuela Naval. Nótese la silueta de dos personas practicando esgrima, y al pie de la mansión las aguas del Rio de la Plata, pese a encontrarse ubicada en las que son hoy las Avenidas del Libertador y Sarmiento.

Crucero "Buenos Aires", a cuyo bordo el protagonista de este libro sirvió en el año 1896.

vicios a bordo del crucero "Buenos Aires", cuyo comandante y segundo eran, respectivamente, el capitán de navío Edelmiro Correa y el capitán de fragata Teófilo Deloqui.

Dicha nave desplazaba 4.800 toneladas y desarrollaba una velocidad de 23 nudos, considerada récord mundial para aquella época, lo que si bien por un lado representaba para Jorge un verdadero honor, entrañaba por el otro una grave nave a que estaba afectado, el 29 de junio de 1896 lo volvemos a encontrar en la quinta del Dr. Delcasse lidiando otra vez con éste, quien se prestó gustoso para demostrar entre ambos a gran número de nuevos aficionados, en forma práctica y terminante, la neta superioridad de la ruda y efectiva nueva técnica del boxeo, contra la antigua escuela Shuatz (savate) a la que ya hicimos referencia.



Jorge Newbery perteneció también a la dotación del crucero "Garibaldi".

responsabilidad que él supo asumir como correspondía.

En esos momentos Jorge Newbery percibía un haber mensual de $ 260 en calidad de sueldo, más $ 60 como gratificación de embarco, la que en 1897 le fue elevada a $ 100.

Mientras prestó servicios en la Armada, Jorge no dejó de cultivar el cuerpo y el espíritu, de manera que aprovechando la permanencia en puerto de la

Poco después los diarios extranjeros trajeron al país una noticia que pudo haber pasado desapercibida para muchos, mas no para Jorge, ya que la misma informaba al mundo que había muerto en accidente D. Otto Lilienthal, aquel notable y empeñoso precursor del vuelo sin motor que nos dejara para siempre el 9 de agosto de 1896, pero cuyas enseñanzas mantienen plena vigencia aún en nuestros días.

CAPITULO XI

Vista la situación del cuerpo de mecánicos de la Armada Nacional y seguramente para que él mismo se sintiera más íntimamente integrado a dicha fuerza, el 10 de octubre de 1896 se dio a publicidad un Decreto firmado por el excelentísimo señor presidente de la República Argentina, Dr. José Evaristo Uriburu, refrendado por el ministro de Guerra y Marina ingeniero Guillermo Villanueva, cuyo texto era el siguiente:

DECRETO ASIMILANDO A LOS JEFES Y OFICIALES DEL CUERPO DE MECANICOS DE LA ARMADA A CARGOS MILITARES

Departamento de Marina

Buenos Aires, octubre 10 de 1896

"Siendo conveniente establecer las equivalencias de grado que correspondan a jefes y oficiales del Cuerpo de Mecánicos de la Armada, mientras el Honorable Congreso no dicte una Ley sobre la materia; y de acuerdo con lo propuesto por el Estado Mayor y lo dictaminado por el Auditor de Guerra y Marina

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

D E C R E T A:

Artículo 1º — Los jefes y oficiales del Cuerpo de Mecánicos de la Armada, gozarán de la asimilación a los cargos militares que a continuación se expresan:

Inspector general de máquinas
Capitán de navío

Subinspector de máquinas
Capitán de fragata

Maquinista principal
Teniente de navío

Maquinista de primera clase
Teniente de fragata

Maquinista de segunda clase
Alférez de navío

Maquinista de segunda clase
Alférez de fragata

Artículo 2º — Comuníquese, publíquese, etc."

URIBURU
G. Villanueva

Así llegamos al 20 de octubre de 1896, en que por expediente Nº 4894, letra E., el comandante del crucero "Buenos Aires", a sugerencia de Newbery solicitó entre otras cosas artículos de electricidad con destino a la nave, pedido éste al que cuatro días después el ministro Villanueva le dio pase a la Intendencia de la Armada para su provisión.

En mayo de 1897 la superioridad dispuso el pase de Jorge Newbery al crucero acorazado "Garibaldi", quien el 30 del mismo mes se presentó al comandante de la nave, capitán de navío Esteban Barilari, a cuyas órdenes prestó

servicios hasta el 31 de julio del mismo año.

A partir del día siguiente, esto es el 1º de agosto, figuró nuevamente con destino en el crucero "Buenos Aires", a cuyo bordo recibió la noticia del fallecimiento de su abuelo Edward, ocurrido en Nueva York el 6 de noviembre de 1897.

Mientras se encontraba afectado a dicho crucero, el 18 de enero de 1898 ascendió a subinspector y el 30 del mismo mes y año pasó a la Inspección de Electricidad del Estado Mayor de la Armada, por lo que durante el siguiente mes de febrero, después de entregar su cargo, hizo definitivo abandono del "Buenos Aires".

Sin dejar de prestar servicios en la Marina de Guerra, el 16 de febrero de 1898 se reunió con un grupo de vecinos porteños en la casa de D. Mariano Etchegaray, ubicada en la calle Sucre número 2090, a los efectos de intercambiar ideas para fundar el Club Gimnasia y Esgrima de Belgrano, lo que se logró ese mismo día y al siguiente se constituyó una Comisión Directiva para la que Jorge Newbery fue nombrado vocal.

En principio el Club recién fundado se instaló en el citado domicilio y más tarde se trasladó a la calle Moldes número 2156.

Jorge aprovechó entonces la oportunidad para difundir en su seno una gran variedad de deportes, entre ellos el fútbol, que practicó junto con el Dr. César Viale integrando un equipo que disputó un ardoroso encuentro contra su similar constituido por "los famosos vascos", cuyos integrantes habían llegado a Buenos Aires precedidos por la fama que traían conquistada mediante su poderío y destreza.

Lamentablemente la documentación consultada no nos aportó el resultado, pero al margen de ello no cabe duda que los nuestros habrán desempeñado frente a ellos un papel decoroso.

La importancia que tenía para la Armada contar en esos momentos con los servicios de Newbery, se comprenderá mejor si recordamos que por entonces llamaban la atención del mundo, los casi milagrosos experimentos efectuados en materia de radiocomunicaciones por el joven ingeniero italiano Guillermo Marconi, a quien le estaba reservada la gloria de coordinar todos los esfuerzos de sus antecesores, para producir uno de los más notables descubrimientos de nuestra época, como ser la antena y sus complementos, relacionados con la técnica radiotelegráfica.

En 1895 Marconi llevó a cabo los primeros experimentos relacionados con



*Jorge Newbery a fines de 1898, luciendo en Londres el uniforme de la **Armada Argentina**.*

la telegrafía sin hilos, a los que perfeccionó más tarde en Inglaterra.

En 1899 transmitió señales a través del Canal de la Mancha y a fines de 1901 estableció comunicación inalámbrica entre Inglaterra y Terranova —América—.

La primera letra transmitida fue la S por sistema Morse, o sea tres puntos sucesivos (...), señal que tardó menos de UN segundo para transitar por sobre un puente invisible de más de 3.000 kilómetros, imaginariamente tendido sobre el Océano Atlántico, distancia que veintiséis años después le demandaría alrededor de treinta horas de vuelo al "Spirit of St. Louis", para recorrerla al mando del inolvidable aviador norteamericano Charles Lindbergh.

A partir de aquel momento se progresó tan rápidamente en los medios de comunicación con los barcos en alta mar y en todas direcciones, que el invento se adoptó en todo el mundo.

Jorge Newbery advirtió inmediatamente la tremenda importancia de las maravillas eléctricas que se ponían al servicio de la humanidad, y dirigió todos sus esfuerzos en el sentido de que su patria no quedara relegada ni un instante dentro de tan revolucionaria materia.

Para ello y aprovechando su circunstancial destino en el Estado Mayor General de la Armada, transmitió sus inquietudes a sus mandos naturales y al obtener un eco altamente favorable viajó a Europa enviado por la Armada Nacional, con el objeto de adquirir elementos para equipar a los nuevos buques de la flota, en especial lo concerniente a modernos sistemas eléctricos aplicables a la artillería con que contaban los cruceros que le fueron comprados a Italia en el último lustro del Siglo XIX.

Previo a ese viaje, el 9 de noviembre de 1898 se firmó un Decreto mediante el cual se nombraba 2º Jefe de la Sección "G" (electricidad) al subinspector Jorge Alejandro Newbery, con un sueldo mensual de $ 400, lo que estaba firmado por ROCA-RIVADAVIA.

Mientras en cumplimiento de la mencionada comisión del servicio Jorge se encontraba en Inglaterra, se hizo fotografiar de ¾ de cuerpo vistiendo uniforme de marino. En cada puño ostentaba tres galones y otros tantos en la gorra.

Dicha foto le fue tomada en el estudio "London Steroscopic and Photographic Company Ltd.", ubicado en "54, Cheapside E.C. and 106 y 108 Regent Street, W.".

El original de dicho recuerdo, impreso en tamaño 23 x 29,2 cm y enmarcado en 35 x 43 cm, le fue dedicado al Dr. Delcasse en los siguientes términos:

"Recuerdo afectuoso a mi buen amigo Dr. Carlos Delcasse".

Firma: Jorge Newbery
Dic. 21/98 - Londres"



Esta foto le fue tomada a Jorge Newbery en Inglaterra, en oportunidad del viaje que realizó a Europa mientras estuvo incorporado a nuestra Marina de Guerra.

El libro "ARMADA NACIONAL, RESEÑA HISTÓRICA DE SU ORIGEN Y DESARROLLO ORGÁNICO", escrito por el capitán de navío Humberto F. Burzio, menciona a lo largo de sus páginas a la Ley Orgánica de la Armada Nº 4856 del año 1905, mediante la cual se regulariza la situación del cuerpo de Ingenieros de la Armada (navales, maquinistas, electricistas y torpedistas), así como Sanidad y Administración, con las siguientes equivalencias jerárquicas:

En consecuencia la Ley por la que se determinó la equivalencia de un grado militar con la jerarquía civil de Jorge Newbery, fue sancionada cinco años después de la baja de éste en la Marina de Guerra, concedida a su solicitud, el 28 de mayo de 1900, tal como se verá más adelante.

Por lo tanto, la situación de Jorge Alejandro Newbery dentro de la Armada Nacional, era la que puede deducirse a través de la fiel interpretación de los documentos transcriptos.

Inspector
Capitán de navío

Subinspector
Capitán de fragata

Principal
Teniente de navío

De primera
Teniente de fragata

De segunda
Alférez de navío

De tercera
Alférez de fragata

Auxiliar contador
Guardiamarina.

Idóneo farmacia
Guardiamarina.



La natural elegancia de Newbery, enriquecida, según la época, con bastón y guantes claros.

CAPITULO XII

Durante su estada en Londres, con toda seguridad Jorge no dejó de acercarse a Marconi y sus colaboradores para interiorizarse de los temas que tanto interesaban a nuestro país.

Desde allí pasó a Francia, donde no sin asombro vio por primera vez en su vida la ascensión de algunas "montgolfieras" en los alrededores de la Torre Eiffel ubicada en París, a cuya vista le asaltaron reflexiones que habrían de acompañarlo por el resto de sus días.

No queda duda alguna de que Jorge amaba a su patria, ya que muy poco y nada le hubiese costado inclinarse reverente frente a ese deslumbrante mundo que se abría ante sus ojos, donde casi todas las cosas que se proponía el hombre se convertían en realidad antes de pasar por promesas.

Cuando cargado de conocimientos, materiales y experiencia regresó al país en las postrimerías de 1898, una circunstancia fortuita lo puso ante la revelación de que a los cadetes de la Escuela Naval Militar no se los adiestraba todavía en natación.

De inmediato se abocó a la solución de tan grave vacío y ofreció desinteresadamente sus servicios en calidad de instructor, lo que al serle aceptado produjo una nueva apertura en los planes vigentes para la formación de los señores oficiales de la Marina de Guerra, a punto tal que dicha arma implantó la natación como una de las materias prácticas a superar por los candidatos durante los correspondientes exámenes de ingreso.

El año 1898 es realmente histórico para nuestra Marina de Guerra, si tenemos presente que a la par de hechos de singular trascendencia tales como la permanencia de Jorge Newbery en sus filas, llegó por primera vez al país, procedente de Inglaterra, la gloriosa fragata escuela Presidente Sarmiento.

En estos momentos se produjo un breve y doloroso paréntesis en la actividad profesional y deportiva de Jorge, impuesto por la irreparable pérdida del décimo hijo de los Newbery; su hermano Luis Alfredo, quien falleció el 3 de junio de 1899, como consecuencia de una peritonitis aguda, cuando contaba catorce años de edad.

Alternando sus obligaciones impuestas por el servicio con la práctica de sus deportes preferidos, en diciembre de 1899 obtuvo en boxeo dos primeros premios; uno en el "Club Atlético" y el otro en el "German Gimnasium".

Y si nos atenemos a las manifestaciones emitidas oportunamente por el señor Manuel Ramos Vivot, primo hermano de la señora madre de Jorge y luego secretario privado de éste, "Jorge fue en 1900 el jugador más sobresaliente en polo", lo que no puede llamarnos la atención si tenemos en cuenta su arrojo y los antecedentes de su niñez y adolescencia.

Como quien dice "bajándose del caballo" lo encontramos después en el Mercado de Frutos de Avellaneda, propiedad de los hermanos Hueyo, obteniendo resonantes triunfos en peleas *tapadas* contra adversarios circunstanciales y público heterogéneo, entre ellos algunos guapos de la época que con todo disimulo querían comprobar si era cierto que había llegado el momento de

envainar definitivamente el cuchillo...

"A propósito —como dijera César Viale— los fondos y jardines de la quinta de Delcasse eran su lugar preferido de adiestramiento, donde se midió con Percival; con Santiago Jacquier 'Santiaguito', aquel formidable atleta que levantaba pesas de 115 kilos", lo mismo que contra este o aquel hombre de color que deseaba pelear y con cuanto marinero extranjero solía presentarse inesperadamente.

yos cuernos se insertaban unas bolas de madera, a fin de que no pudiesen herir al torero, en el caso de que éste, accidentalmente, no alcanzara a eludirlos durante la ejecución de su faena.

A pesar de su ininterrumpido ir y venir sin olvidar jamás el estricto cumplimiento de sus obligaciones profesionales, sociales y familiares, Jorge nunca dejó de lado esa otra parte de los sentimientos que hace a los dictados del corazón, ya que, conocedor de los



Jorge Newbery en la quinta del Dr. Delcasse, donde vemos también a éste; sus hijos Jorge y Carlota; el profesor de esgrima D. Luciano Merignac; Carlos Newbery; Ricardo Joost Llambi, un hijo del Dr. Lisandro Billinghurst; el señor M. Billoch, algunas damas y otros.

Poco después Jorge se trasladó a la otra banda del Plata y cotejó contra prestigiosos pugilistas en el "Real de San Carlos", que era una plaza de toros embolados, colmada por un público preferentemente invitado.

Es oportuno aclarar que se llamaba toros embolados a las bestias en cu-

momentos apremiantes que pasaba frecuentemente un matrimonio domiciliado frente a su hogar de la calle Moldes, medió más de una vez ante su señora madre y hermanos, para que se los ayudara moral y económicamente mediante el apoyo que en forma harto discreta deslizaban en manos de la mujer, Dña.

Teresa Capato de Gandolfo, para que pudieran resolver sus problemas más acuciantes provocados más de una vez por la falta de trabajo.

Desde ya que dichas contribuciones partían casi siempre de los bolsillos de Jorge.

No deben extrañarnos tales gestos, como tampoco que sus sólidos antecedentes profesionales y humanos llegaran a conocimiento de los altos funcionarios de las esferas oficiales, al extremo que D. Adolfo Bullrich, intendente de la ciudad de Buenos Aires, previa autorización del Ministerio de Guerra y Marina, lo nombrara en 1900 primer "Director General de Instalaciones Eléctricas, Mecánica y Alumbrado" de la Capital, por serle imprescindible allí un funcionario de sus quilates.

Dicha designación hizo que Jorge solicitara su separación de los cuadros de la Armada en los siguientes términos:

ARMADA ARGENTINA

Expte. 6382

BUENOS AIRES, mayo 22 de 1900

A S.E. el señor Ministro de Marina
Comodoro D. Martín Rivadavia

"No siéndome posible continuar prestando mis servicios en la Armada por causas ajenas a mi voluntad, vengo ante V. S. a solicitarle respetuosamente mi baja y absoluta separación del servicio".

Exmo. SEÑOR
Firmado: JORGE NEWBERY

Redactado dicho escrito y siguiendo para su presentación la vía jerárquica correspondiente, presentó su pedido al jefe de la Sección de Electricidad, capitán de fragata D. José A. Durand, acompañado por una nota en la que decía:

"Tengo el honor de dirigirme a Ud. rogando quiera elevar a la superioridad la adjunta nota, en la que solicito mi baja y absoluta separación del servicio, por serme imposible continuar por causas ajenas a mi voluntad.

Dios guarde a Ud."

Firmado: JORGE NEWBERY

Pocos días después, el 28 de mayo de 1900, su gestión se vio coronada por el éxito, lo que fue dado a publicidad de la siguiente manera:

leyes.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA DECRETA:

Artículo 1º — *Concédese la baja solicitada por el 2º Jefe de la Sección Electricidad Ingeniero Jorge A. Newbery.*

Art. 2º — *Comuniquese, dése en la Orden General, tómese nota y archívese.*

Hay un sello: Secretaría General Naval —Departamento de Estudios Históricos Navales— División Bibliotecas y Archivos.

Firmado: LAURIO H. DESTEFANI
Capitán de fragata
Jefe División Bibliotecas y Archivos

Como puede apreciarse, el cese de sus funciones en la Armada Argentina le fue concedido a Jorge Newbery el 28 de mayo de 1900.

En esos momentos su sueldo era de $ 400, reforzado con una gratificación de embarco de $ 130.

Acto seguido apareció la Orden del Día Nº 156, inserta en Boletín de la Armada Nacional, la cual decía textualmente:

—Para su conocimiento se transcribe a la Armada y Reparticiones correspondientes del Ministerio, el siguiente Superior Decreto:

"MINISTERIO DE MARINA

Mayo 28 de 1900

Hallándose vacante el puesto de Electricista Principal de la Armada, por haber sido aceptada la renuncia a D. JORGE A. NEWBERY, que lo desempeñaba,

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

Art. 1º — *Nómbrase Electricista Principal de la Armada, al Electricista de Primera Clase, D. Ulises Barbieri.*

Art. 2º — *Comuníquese, dése en la Orden General y archívese.*

Firmado: ROCA - A. Rivadavia

Buenos Aires, 31 de mayo de 1900

Firmado: ATILIO BARILARI
Jefe del Estado Mayor

De acuerdo con cierta documentación concurrente en nuestro apoyo, facilitada oportunamente por el señor Luis Viegas, afectado a la Biblioteca de la ex Cámara de Representantes de la Capital Federal, surgió la evidencia de que siete días antes de sancionarse el cese de Jorge en la Armada Argentina, ya se lo había nombrado en la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, lo que demuestra la magnífica disposición de todos hacia su persona.

La parte dispositiva del Decreto que sancionaba dentro de su contenido una amable superposición de fechas, estaba redactada en la siguiente forma:

"21 de mayo de 1900

. . . .

Artículo 1º — Desígnase Director General de Instalaciones Eléctricas y Alumbrado, al ingeniero Jorge Newbery.

Art. 2º — Comuníquese y archívese".

Firmado: BULLRICH
Jorge N. Williams

Apenas Jorge Newbery se hizo cargo de sus funciones en la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, debió crear el correspondiente Organismo y sus dependencias, por cuanto iba a ser el primer Director de un ente que hasta ese momento no existía dentro del organigrama municipal.

Su primer colaborador fue D. Francisco Alzugaray, de origen vasco, en quien Jorge había descubierto la inmensa fortuna de su clara, inteligencia; su voluntad sin límites; su fe en el trabajo y el escudo de su responsabilidad templado en la fragua de la lealtad y honradez; aptitudes éstas que adornaban a quien escalando posiciones en mérito a su constante superación, llegó a ser con el tiempo Secretario de Alumbrado y posteriormente Prosecretario de la Municipalidad a la que pertenecía Jorge Newbery.

La Repartición a su cargo fue instalada en la finca de la calle Moreno Nº 330 de la ciudad de Buenos Aires,

donde en los tiempos de D. Juan Manuel de Rosas había funcionado una cárcel.

En los vidrios de la contrapuerta figuraba al momento de escribirse estas líneas, la denominación original del organismo municipal al que estamos haciendo referencia, desde donde y casi de inmediato se resolvió la iluminación a gas del exterior de la casa de los Tribunales, cosa que se llevó a cabo por primera vez durante la noche del 24/25 de mayo y luego 8/9 de julio de 1901, mediante los servicios de la "Compañía Primitiva de Gas de la ciudad de Buenos Aires", lo que originó un gasto facturado por la citada empresa en $ 1.080, que fueron abonados de acuerdo con lo establecido por la Ley Nº 4146 del 19 de noviembre de 1902.

El Director de Alumbrado que no era otro que Newbery, fue el primer sorprendido por dicho monto que consideró excesivo, lo que en lugar de deprimirlo lo estimuló para multiplicar sus esfuerzos en favor de la municipalización de ciertos servicios . . .

Desde ya que entre sus múltiples tareas, el novel Director se hacía tiempo para continuar ejerciendo su pasión por las actividades deportivas, razón por la cual lo recordamos participando el 7 de agosto de 1900 en la primera marcha atlética realizada en la ciudad de Buenos Aires, que fue organizada por el Club Gimnasia y Esgrima sobre una distancia a recorrer, de seis kilómetros.

La largada se realizó a las 7.00 hs. del día mencionado, acto que tuvo lugar en la esquina de Avenida de Mayo y Lima.



Participantes de la primera marcha atlética realizada en la ciudad de Buenos Aires. Nº 1, Jorge Newbery. Nº 2, su hermano Carlos.

Los competidores sumaron la importante cantidad de treinta y cinco, y el primero en arribar a la meta ubicada en el lugar donde hoy se encuentra emplazado el Monumento de los Españoles fue el atleta Adolfo Heriach, seguido por Alemani, Querencio, Lerois, y Carlos Newbery que, como se ve, seguía —deportivamente— los pasos de su hermano mayor.

Si bien Jorge llegó a la meta entre los primeros, su clasificación no consta en tan honrosos puestos, y como más de uno se preguntará cuáles podrían haber sido las causas, consideramos que se impone una explicación.

En reiteradas oportunidades existieron corredores de fondo que intentaron participar en marchas atléticas creyendo que la cosa era más fácil, pero la práctica ha demostrado repetidamente que mientras el corredor se preocupa sólo por correr y lo hace según su estilo, el marchista debe ajustarse a normas severísimas que no pueden infringirse so pena de ser descalificado. Y sea porque Jorge no tuvo en cuenta ciertos detalles o infringió voluntariamente alguna regla, lo cierto es que lo vemos llegar entre los primeros pero no clasificarse.

Al igual que de tantas otras instituciones, Jorge Newbery era socio del Jockey Club, inaugurado el 15 de abril de 1882 por el Dr. Carlos Pellegrini. Dicha entidad, a fin de librarse de una de sus mayores preocupaciones, cual era la de su iluminación con luz eléctrica, oportunamente solicitó la opinión de aquél con respecto a si le convendría a la Institución tomar corriente de las compañías que explotaban dicho servicio o continuar usando la de sus equipos.

El informe de Newbery fue que nunca la compañías podrían dársela más barata y de las características con que ellos la producían.



CAPITULO XIII

El 24 de octubre de 1900 atracó en el Dique 4 en la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires, el acorazado "Riachuelo", al mando del comandante Alexandrino Faría de Alencar, a cuyo bordo traía al presidente constitucional de los EE.UU. del Brasil, doctor Manuel Ferraz de Campos Salles, a quien acompañaban: el ministro de Relaciones Exteriores Dr. Olyntho de Malgalhaes; el jefe del Estado Mayor del Ejército, mariscal Juan Tomás de Cantuaría; el literato y orador brasileño Quintino Bocayuva y una nutrida delegación de diplomáticos, marinos y militares.

Al día siguiente y merced a la intervención previa de Jorge Newbery, la Avenida de Mayo se convirtió en el epicentro de la recepción del pueblo argentino a tan ilustre visitante, en cuyo homenaje fueron encendidas a todo lo largo de la misma la increíble cantidad de SETENTA MIL lamparitas eléctricas, rematadas por un sol radiante estructurado lumínicamente en el frente de la Casa de Gobierno, cuya conjugación armónica con los colores de las banderas de ambas naciones hermanaban aún más, si ello fuera todavía posible, a los pueblos de los dos países.

VEINTE mil antorchas de luces rojas y verdes simbolizaban el esplendente momento que vivía la patria, en la versión luminosa de su coraje y sus esperanzas, que doblando por la calle Callao se extendía hasta el alojamiento del visitante.

Por la Avenida de Mayo desfilaron ese día suntuosos carruajes, a cuyo frente marchaba la carroza presidencial llevada al trote por animales fogosos, mientras el mandatario brasileño y el argentino, general Julio A. Roca (1843-1914), saludaban a la concurrencia que los aplaudía y vivaba entusiastamente.

Esa noche ambos presidentes fueron agasajados en los salones del Jockey Club, cuyo frente e interior lucían las galas de la más moderna iluminación, proyectada y llevada a cabo por Jorge Newbery.

Por entonces fue a dar a manos de éste, una Memoria Anual de la Policía de la Capital, mediante la cual tomó conocimiento de que la firme insistencia del Jefe de Bomberos de la Capital Federal, sargento mayor José María Calaza, permitió que el 24 de enero de 1882 se dictase la "Ordenanza sobre seguridad en los teatros" por parte de la Municipalidad, lo que obligó a instalar telones metálicos que aislaron los escenarios de las salas, además de otros requisitos de seguridad como depósitos de agua, y que las puertas abriesen de adentro hacia afuera, para facilitar la salida del público en casos de emergencia.

Como consecuencia de su análisis y con el advenimiento del uso generalizado de la electricidad, Jorge creyó conveniente y oportuno reforzar tales propósitos con otras medidas de resguardo, que encuadraban —lógicamente— en su área de acción, lo que dio lugar a la creación, por Ordenanza del 9 de diciembre de 1900, de la "Comisión Superior de Teatros", echándose las bases para el mejor funcionamiento y seguridad de tales salas de espectáculos, cuya mención aunque más no sea parcial, traerá sin duda nostálgicas reminiscen-

cias: Coliseo, Ateneo, Petit Palace, Palace Theatre y tantos otros . . .

Referente al tema, en lo que concernía a la Dirección de Alumbrado intervino directamente Jorge Newbery, quien estableció reglas que de acuerdo con el Artículo 57 del Capítulo 3º de dicha Ordenanza, determinaron la iluminación eléctrica obligatoria de todas las salas, con la particularidad de una notable previsión consistente en la parcialización de los sectores del alumbrado interno, de manera que ante el accidental apagón o simple cortocircuito en determinadas áreas, nunca quedara el total de la sala a oscuras, lo que se lograba con la implantación de un sistema de iluminación por secciones.

Al mismo tiempo y para mayor seguridad, el Artículo 58 imponía el embutido de las instalaciones eléctricas mediante el uso de cañerías cuyos materiales, diámetros y espesores estaban debidamente reglamentados, lo cual debía gestionarse mediante la presentación de solicitudes y planos, hasta para llevar a cabo instalaciones aéreas.

A través de otros Artículos se determinaban las características de materiales accesorios y medidas de seguridad que llegaban hasta la instalación de pararrayos, con el agregado de que la suma de todas las previsiones, o sus aspectos parciales correspondientes debían aplicarse también en "los café-cantantes, salas sociales, circos, kermeses, fiestas al aire libre, salas de patinaje, locales diversos y cinematógrafos".

Sí, como suena: cinematógrafos; esa maravilla cuya paternidad se le adjudica a los hermanos franceses Augusto (1862-1954) y Luis Juan Lumiere (1864-1948), por ser ellos los primeros que proyectaron imágenes en movimiento sobre una pantalla y fundaron en París, durante 1895, el primer salón cinematográfico.

Por supuesto que la República Argentina no podía quedar postergada ante los estrados de la cultura y de ahí la ordenanza que regía también para ese tipo de espectáculos, que a poco de ser mercantilizado se lo introdujo en nuestro país en 1896 bajo el simpático nombre de "biógrafo", el primero de los cuales fue el Teatro Odeón que se inauguró el 23 de agosto de ese año.

A propósito del tema, debemos consignar que la "cinta" nacional de más antigua data, proyectada en 1897 sobre la misma pantalla, fue una película de apenas DIECISIETE metros de longitud, producida por D. Gerónimo Py quien le puso por título "La Bandera Argentina" y cuya más destacada particularidad era que pese a contener varias "tomas de interiores", había sido filmada sobre una terraza a plena luz del día . . .

Apremiada la Intendencia por la impostergable necesidad de efectuar economías en todos los rubros, se proyectó entre otras cosas la reducción del alumbrado excedente en algunas calles de la capital, que entonces funcionaba a kerosene, gas y electricidad, lo que se llevó a cabo por iniciativa de Newbery, mediante la Ordenanza Municipal de fecha 7 de marzo de 1901, hecho demostrativo de que la austeridad no es un recurso tan moderno siendo que ya se aplicaba a comienzos de este siglo.



CAPITULO XIV

Con ideas traídas de su último viaje a Europa, Jorge diseñó e hizo construir el primer puching-ball que existió en el país, el cual a sugerencia suya fue instalado en la quinta del Dr. Delcasse, ubicada en Cuba 1919 con contrafrentes a las calles Sucre y Arcos, llamada "La Casa del Ángel" en homenaje a una escultura alegórica que ornamentaba su frente.

Cabe recordar que cuando promediaba el año 1900, el Dr. Delcasse había vendido su anterior propiedad tan llena de recuerdos.

Lo que sigue podrá parecer risueño, pero debemos confesar sinceramente que para nosotros el famoso detective "Sexton Blake" era un personaje de leyenda, pero vaya nuestra sorpresa al descubrir mediante investigaciones adecuadas, que en 1901 el señor "Sexton Blake", es decir: Cornelius Sexton, llegó a nuestro país y como era aficionado al boxeo expresó su deseo de realizar un match con Jorge Newbery.

Éste lo aceptó gustoso, pero un par de días antes de la fecha fijada para el encuentro cayó en cama. De inmediato Jorge le mandó un recado poniéndolo en conocimiento de lo que ocurría, a la vez que le proponía una postergación hasta tanto recuperara su salud.

Ante la imposibilidad de posponer la fecha del festival programado, el mismo se realizó en el lugar, fecha y hora previstos, salvo —claro está— la pelea Newbery-Blake, pero éste se hizo presente y contempló todo el espectáculo cómodamente sentado al borde del ring, instalado en la famosa quinta del Dr. Delcasse.

Para terminar; dicho encuentro nunca llegó a realizarse, por cuanto nuestro visitante se encontraba aquí muy de paso.

En octubre de 1901 Jorge fue invitado a participar en un torneo de florete que tenía carácter internacional, para el que habían comprometido su participación esgrimistas brasileños, chilenos, uruguayos y argentinos.

Newbery resultó vencedor y por lo tanto se le adjudicó el título de campeón sudamericano de esa arma.

Después fue alumno del profesor italiano de lucha grecorromana D. Orlando Carotti, y en su primer encuentro en que le tocó enfrentar al profesional italiano Rivieri, lo venció por puesta de espalda.

Con el propósito de ampliar su campo de actividades deportivas, el 9 de diciembre de 1901, Jorge ingresó como aficionado al remo en el Buenos Aires Rowing Club que había sido fundado el 16 de diciembre de 1873, para lo cual y tal como lo indicaban los Estatutos de dicha institución, fue presentado por tres socios a saber: D. José M. Billoch; Gustavo Dessein y Enrique Mackinnon Alcorta, figurando en el libro Regata Internacional Tigre 1896-1908, como nacido el 29-5-1875 y domiciliado en Moreno 330, Cap. Fed.

Por mera coincidencia, al otro día, 10 de diciembre de 1901, fue fundada la Asociación Argentina de Remeros Aficionados, a la que con toda seguridad el "Rowing Club" se afilió de inmediato.



Soporte del puching-ball diseñado por Jorge Newbery, que fue fijado en el techo de una sala contigua a la de esgrima, en la quinta del Dr. Delcasse. Están presentes, de izq. a der.: el periodista Horacio Estol, el fiscal Dr. Vázquez y D. Horacio Lavalle.

Pero antes de entregarse a la práctica intensa del remo, Jorge decidió cumplir algunos compromisos pendientes.

Entonces actuó en Gimnasia y Esgrima así como en el viejo Teatro Casino, protagonizando encuentros de box contra el francés Clemente Le Boucher; el italiano Massetti; el francés Cristian Le Marín; los alemanes Schultz e Hirsa; el vasco Ochoa y los argentinos Zonda y Elizondo, a todos los cuales derrotó por distintas vías.

Una vez cumplidos dichos compromisos se entregó de lleno al remo y en abril de 1902, en representación del Buenos Aires Rowing Club, estableció un récord de velocidad codiciado por la mayoría de los remeros de la época, al unir en un tiempo menor que todos los precedentes, el tramo comprendido entre el recreo llamado "Las Palmas del Paraná" y Tigre, acompañado por Antonio Lanusse, Gustavo Dessein, Francisco van Praet y Ernesto Varas.

Jorge Newbery también solía encontrar tiempo para jugar a las bochas, cosa que llevaba a cabo en un club de Belgrano, donde le agradaba formar equipo, preferentemente, con Daniel Gradín, Manuel Pérez del Cerro y Ricardo Jurado con quienes, cuando integraba parejas, tanto le daba ser arrimador como bochador.

El entonces estudiante Pedro Borderes —de quien nos ocuparemos más adelante— era uno de los integrantes del Centro Deportivo Universitario, cuya presidencia ejercía Jorge Newbery, el cual estaba ubicado en la calle 25 de Mayo entre Sarmiento y Cangallo, de la ciudad de Buenos Aires.

"En ese entonces —nos recuerda Borderes— Jorge Newbery se presentaba a todos como 'Néberi', a tal punto que se le llamaba así y él jamás hizo objeción alguna.

"La pronunciación actual de su apellido —prosigue— comenzó bastante después y fue una cosa determinada por el tiempo . . .

"Jorge Newbery capitaneaba todos los deportes y los inculcaba desinteresadamente, asomándose a ellos solamente para ser útil. Las reuniones de dicho Centro se llevaban a cabo en el antiguo 'Tropezón', donde 'Néberi' impartía directivas que después cumplíamos escrupulosamente.

"Era habitual que dichas reuniones estuviesen acompañadas por pocillos de café, pero las consumiciones las pagó siempre él.

"Cuando algún estudiante —concluyó— andaba escaso de medios, Jorge Newbery se los facilitaba con la mayor reserva, sin que jamás extraño alguno se enterara de ello".

Estudioso como era de los adelantos que en las materias de su preferencia se operaban en todo el mundo, en junio de 1902 Jorge renovó su suscripción a la revista norteamericana "Electrical World and Engine" cuya dirección le acusó recibo por carta fechada en los Estados Unidos el 16 de junio de 1902, llegada a Buenos Aires el 17 de julio del mismo año.

Sabido es que Jorge Newbery fue también Director del Círculo de Electricistas de Espectáculos Públicos, tarea a la que dedicó sus mejores afanes con el éxito habitual en él.

Llegamos así al 11 de noviembre de 1902, oportunidad en que con un bote Schell de ocho remos largo y en representación de la entidad que lo contaba como socio, ganó el Premio Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, en una carrera disputada sobre 2.500 metros, acompañado por Víctor del Mazo, Julio Bafico, Pedro Inchauspe, Juan Craig, Roberto, Juan Rómulo y Luis Gustavo Lanusse, prueba en la que actuó como timonel Carlos Peyón.

Roberto, Juan Rómulo y Luis Gustavo Lanusse, eran respectivamente, tíos y

LA VIEJA CASA DEL ANGEL



He aquí el frente de la mansión que fue en sus tiempos un verdadero templo deportivo. En su centro, a media altura, la escultura que le daba nombre.

padre del ex presidente de la Nación Argentina, teniente general Alejandro Agustín Lanusse.

En ese entonces Jorge medía 1,75 m de estatura y pesaba 80 kilos, a lo que corría agregada su resistencia física poco común que quedó demostrada ese mismo día al triunfar en otra prueba similar contra botes del "Ruder Verein Teutonia", "Club Nacional de Regatas de Montevideo" y "Tigre Boat Club", los que le siguieron en ese orden.

Al mes siguiente el mismo equipo ganó el premio "Parry Challengue Cup" y la primera "Copa América" —senior eight and four— debiéndose destacar que a esta última la defendieron con éxito hasta el año 1905.

De pie, izq. a der.: Juan A. Craig y los hermanos Roberto, Juan Rómulo y Luis Gustavo Lanusse. Sentados: Julio Bafico, Pedro Inchauspe, Víctor del Mazo y Jorge Newbery. En primer término el timonel Carlos Peyón.



CAPITULO XV

No bien se hizo cargo del alumbrado, Jorge Newbery comenzó el estudio de su ampliación y modernización mediante el uso de la electricidad, lo que alcanzó a materializar junto con el comienzo del siglo, de lo que da fe el capítulo VII de la Memoria de la Intendencia Municipal, correspondiente a 1903, cuando dice:

"El alumbrado público ha sido mejorado y ampliado en la medida de los recursos disponibles.

"Las Compañías 'Primitiva' y 'Alemana Transatlántica' mantuvieron el servicio de electricidad con un total de 731 lámparas de arco.

. . . .

"Las usinas eléctricas de la Municipalidad también han servido al alumbrado público, aunque su producción está destinada principalmente al consumo de establecimientos municipales".

Pero mejor vayamos a los ejemplos:

La Usina de Mataderos mantuvo 106 lámparas de arco y 540 incandescentes.

La de Flores proveyó corriente a 82 lámparas de arco y 540 incandescentes. a lo que se sumaba el suministro de alumbrado y fuerza motriz al Hospital Teodoro Alvarez.

La cantidad de lámparas servidas por la Usina de Belgrano fue de 22 de arco y 34 incandescentes.

La Usina Las Heras mantuvo el alumbrado de la Administración de Limpieza con 8 lámparas de arco y 79 incandescentes, lo que en suma habla de la importancia que se había logrado imprimir a tales servicios.

En el documento a que hicimos referencia, consta en párrafo aparte, que en 1903, a raíz de la visita que nos hiciera una importante delegación chilena, tocóle a Jorge Newbery cubrir también un servicio excepcional de alumbrado, que abarcaba las iluminaciones correspondientes a la Plaza de Mayo y adyacencias, de acuerdo con el detalle contenido en las crónicas de la época, cuyas partes más salientes estaban expresadas en los siguientes términos:

—"Verdaderamente feérico y maravilloso ha sido el aspecto de Buenos Aires por la noche, desde la llegada de los delegados chilenos. La Plaza de Mayo era una ascua inmensa, emergiendo con su quiosco central radiante de colores, en el vasto cuadrilátero, en cuyos lados, al fondo, surgía la casa de gobierno perfilada de luces eléctricas y coronada por el gran sol abriéndose en ocho haces marcados en el firmamento, que llegaban a gran distancia; a la derecha, el Banco de la Nación y la Catedral; a la izquierda el Congreso y los edificios particulares, destacándose tras las bombas de colores; y allá al frente, la Avenida, multicolor, indescriptible en la calzada cubierta de arcos y banderas, y blanqueada por la fantástica iluminación de los edificios que irradiaban sus rayos a la pintoresca escena de la calle, ocupada por miles y miles de espectadores, en un ir y venir incesante. Al final de la Avenida el nuevo palacio del Congreso, con su andamiaje cercado de lamparillas eléctricas, rodeaba el inmenso

pórtico especialmente arreglado para las fiestas, representando con toda fidelidad el que se alzará a la terminación del edificio. Los escudos chileno y argentino formados en agradables combinaciones de colores, destacábanse en todas partes", lo que demostraba fehacientemente no sólo la capacidad técnica sino también el concepto artístico que sobre la materia poseía Jorge Newbery, al demostrarse capaz de convertir la noche cerrada en pleno día.

Además se colocaron luces en Palermo, con destino al corso de flores; en la Exposición Rural; en la Plaza de Flores con motivo de la kermesse y otras calles de la ciudad para la celebración del 25 de Mayo y el 9 de Julio.

Por iniciativa de Newbery y a título de ensayo, la Usina Municipal proveyó corriente a determinados establecimientos particulares, recaudándose en tal concepto, durante 1903, la suma de pesos 3.238,26.



Jorge Newbery durante el almuerzo que el almirante Howard (1) y el general Garmendia (2) ofrecieron en el Jockey Club de la ciudad de Buenos Aires, al jefe de la delegación chilena D. Luis Montt (3), su esposa y otros distinguidos representantes del país hermano.

Foto: Archivo General de la Nación.

El material fotográfico que acompañaba a las diversas crónicas consultadas era harto elocuente, produciendo una reacción de asombro rayano en la incredulidad, por cuanto más que la creación de un hombre, aquello parecía ser la materialización luminosa de un verdadero milagro.

El quiosco a que se referían las crónicas fue más tarde convenientemente acondicionado, convertido en jaula e instalado en el Jardín Zoológico de la ciudad de Buenos Aires.

Todas las usinas e instalaciones mencionadas fueron recorridas y controladas personalmente por Jorge Newbery, ya sea a pie; mediante vehículos de tracción mecánica; a sangre y hasta montando a caballo.

La dispersión de las usinas en el ámbito capitalino, no fue un capricho del funcionario que incluso abogó por calles más amplias, sino la búsqueda afanosa de una descentralización de lo que por entonces ya asomaba como la colosal metrópoli que llegó a ser Bue-



Año 1903, iluminación diseñada y puesta en práctica por Newbery como Director de Alumbrado.

nos Aires, tendiente a evitar su crecimiento hipertrófico que a la larga atentaría contra la salud de sus habitantes, las tareas administrativas y finalmente su propio progreso edilicio.

Por otra parte, la multiplicidad de las compañías de gas, hizo que la ciudad se viera minada por cañerías superpuestas, cuyo tendido anárquico originaba serios trastornos, a lo que con el tiempo se le encontró solución práctica, mediante la fusión de todas ellas en la llamada "Compañía Primitiva de Gas".

El 1º de marzo de 1903, cuando el verano casi tocaba a su fin y a los efectos de sacudirse un poco de tensiones, Jorge participó en una competencia acuática organizada por el club "Tigre Nutrias", consistente en nadar la mayor distancia posible por debajo de la superficie del agua, en la que cumplió el importante recorrido de CIEN metros, que como podrá suponerse le demandó el esfuerzo de una inmersión bastante prolongada, logrando superar por gran diferencia a sus ocasionales adversarios.

Como nos costaba dar crédito a la información de que Jorge había intervenido el 25 de marzo de ese mismo año en tres carreras consecutivas tripulando distintos botes del "Rowing Club", nos trasladamos a la sede de la Comisión Internacional de Regatas Tigre, donde mediante la consulta de memorias y balances de la época, nos informamos que efectivamente él había participado en aquella oportunidad en las siguientes pruebas:

" *14.30 hs.: categoría "Juniors", con bote de un par sobre 800 metros.*

" *16.30 hs.: en una carrera libre sobre un recorrido de 1.200 metros, intervino como Nº 1 en un bote de "cuatro largos", junto con J. Bafico; E. Sakman; V. del Mazo y C. Peyón como timonel.*

" *17.30 hs.: intervino como Nº 5 sobre un "ocho largos" en una carrera libre sobre 1.500 metros".*

Cuando concluía la temporada llamada "de verano" aunque ya no lo fuera, se lo invitó a una reunión tipo campestre que se había programado en "la isla de Bullrich", que seguramente sería propiedad del ex Intendente de la ciudad de Buenos Aires, y de ahí el nombre con que se la identificaba.

Cuando llegó determinada hora y siendo que la isla estaba ubicada frente mismo al Tigre Hotel, a Jorge no se le ocurrió mejor idea que atravesar en toda su anchura el Río Luján, nadando inmerso, sin que nadie se apercibiese de su paso, pero lo que comenzó como una simple picardía juvenil pudo resultarle fatal, ya que sin advertirlo fue desviado por la corriente, con tan mala fortuna que cuando trató de emerger en la orilla opuesta, chocó de frente y con fuerza, contra la quilla de uno de los botes estacionados en las proximidades de la escalinata de un muelle.

Como consecuencia de ello sufrió una herida de relativa importancia y cuando los médicos que lo atendían consideraron agotados los tratamientos para su curación, apelaron a una intervención quirúrgica con remoción parcial del hueso frontal, lo que le dejó para siempre una acentuada cicatriz que a partir del entrecejo le surcaba en ascenso oblicuo-izquierdo hasta la mitad de la frente.

Durante su obligado receso deportivo y pese a su estado de convaleciente, se consagró a estudiar seriamente el tema de los costos de la electricidad, lo que lo indujo a proponerle a las autoridades pertinentes, la creación de una usina municipal destinada a proveer todo el alumbrado público y privado en la ciudad, teniendo en cuenta los beneficios que se habían podido recoger en el breve ensayo anterior efectuado con determinados establecimientos particulares.

Los análisis de costos realizados en tal aspecto, lo llevaron a la conclusión de que los precios para los consumidores podrían reducirse hasta en un 50 %, lo que de ser aprobado pondría a sólo

un paso la municipalización de tal servicio.

La aparición de los tranvías movidos por energía eléctrica prometía asegurar también un consumo altamente retributivo, mediante el uso que hicieran del fluido las correspondientes compañías, pese a que algunas se iniciaron con usinas propias que más tarde vendieron a la Compañía Transatlántica de Electricidad, por resultarles más económico comprar la electricidad que producirla.

Un problema muy semejante debía estar ocurriendo con el gas, cosa que no escapó a la percepción de Newbery, por lo que hacemos suyos los conceptos contenidos en la precitada Memoria, cuando en la misma decía refiriéndose al tema:

"Esta diferencia de precio se explica perfectamente por el propósito distinto que perseguiría la Municipalidad, al tomar a su cargo la producción del alumbrado.

"Mientras las empresas particulares tratan de realizar sus negocios, la Municipalidad se propone prestar un servicio; de donde resulta que todo lo que con las primeras se ha de distribuir en dividendos para el capital, con la segunda se invierte en beneficio del público consumidor, rebajando el precio y ampliando la instalación para ponerla al alcance de la colectividad.

"Entre nosotros —agregaba— las compañías han llegado a reembolsar 28 veces su capital en el término de 23 años".

No puede dejar de sorprendernos que a sólo tres años de creado el organismo a cargo de tan importantes temas, su Director haya llegado a tratar con tanto énfasis y profundidad las consideraciones expuestas.

Seguramente Jorge no había olvidado todavía aquella preocupante factura abonada por imperio de la Ley 4146 . . .

Definitivamente recuperado de la in-



Algunas de las armas que Jorge Alejandro Newbery llegó a dominar con absoluta maestría, las que al igual que el presente casco para esgrima, eran de su propiedad y exclusivo uso personal.

tervención quirúrgica que le dejara una cicatriz en la frente pero no en el espíritu, y aprovechando que por entonces incursionaban en nuestro medio importantes figuras del pugilismo internacional, Jorge se decidió una vez más a encarar compromisos boxísticos de severidad creciente, de manera que tras un cuidadoso entrenamiento reinició su actividad contra el fuerte pegador francés Jules Arband, al que derrotó por fuera de combate en el tercer round .

Pocos días después, el 1º de julio logró el mismo resultado, pero en la segunda vuelta, frente al italiano Esteban Rossi, en un encuentro que como en el caso anterior se llevó a cabo en la quinta del Dr. Delcasse.

Al día siguiente participó en la fundación de un nuevo club al que se denominó "Circle de L'Épeé" (Círculo de la Espada) cuyo primer presidente fue el recordado barón Antonio de Marchi, hijo político del "Conquistador del Desierto" y ex presidente de la Nación Argentina, general Julio Argentino Roca, entidad en la que Jorge fue elegido vocal de su Comisión Directiva.

Alberto Roque Mascías, quien con el correr de los años sería consagrado "Precursor de la Aeronáutica Argentina".

Como dato curioso debemos destacar que el ring sobre el que se llevó a cabo dicho match, estaba bordeado por sólo dos cuerdas en lugar de tres, como era y es habitual.

A partir de dicho encuentro Jorge se limitó a enseñar, a arbitrar, a participar



En el centro del grabado vemos a Jorge Newbery, quien, como puede apreciarse, empuñaba el arma con su mano izquierda.

Una semana después, el 8 de julio, Newbery subió nuevamente al ring para enfrentar al fuerte boxeador norteamericano Harry Clark, quien había llegado al país precedido por bien ganada fama.

Jorge lo venció rotundamente sobre el cuadrilátero del Jockey Club, pero pese a la trascendencia deportiva de tal hecho, la mayor importancia del mismo —para nosotros— radicó en que el árbitro fue nada menos que el ingeniero

como jurado y a intervenir en exhibiciones con fines benéficos.

Satisfecho por la difusión que había alcanzado en nuestro país la práctica del boxeo, arte que de acuerdo con su respetada opinión "haría del hombre un ser más confiable en sí mismo", y sintiéndose todavía veloz y fuerte, incursionó en disciplinas deportivas tales como el salto en alto y lanzamientos, en cuya práctica alcanzó satisfacciones re-

ducidas al estricto marco de breves competencias contra deportistas amigos.

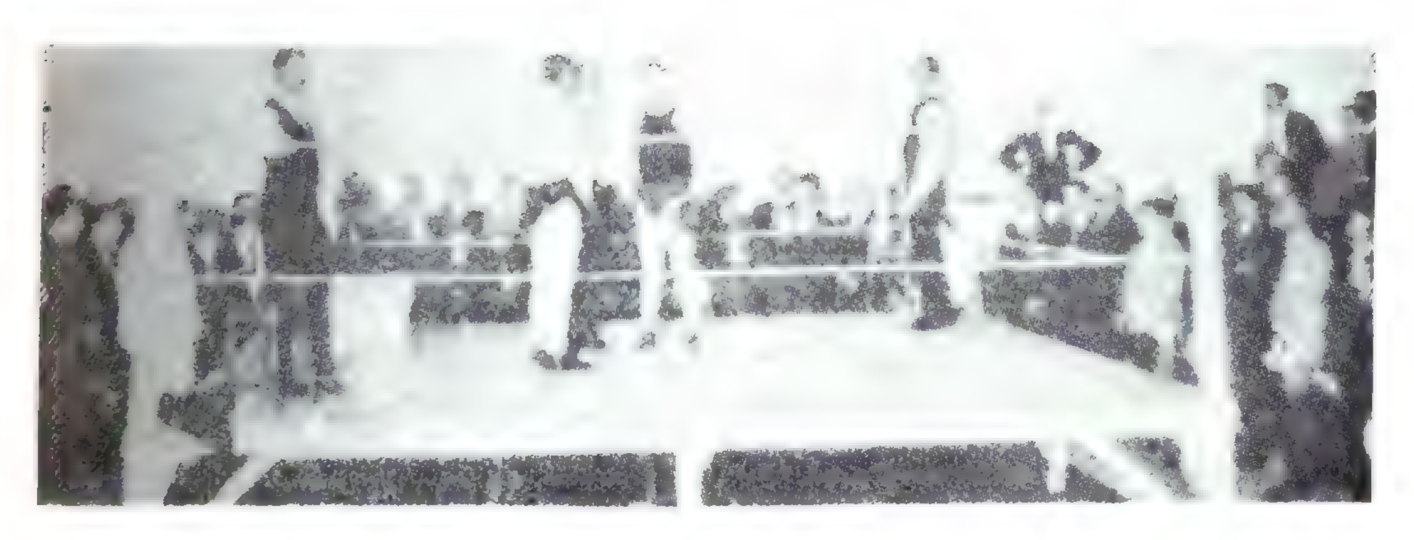
Cuando advirtió que en ese terreno existía carencia de ambiente competitivo con carácter oficial, volvió a sus tiempos de lucha grecorromana, que era donde podía aplacar transitoriamente los impulsos de vida que lo estaban motivando.

Firme en dicho propósito, el 12 de agosto de 1903 enfrentó al afamado luchador austríaco Reiter, a quien venció por puesta de espalda en catorce minutos de enconada puja, pese a que su ocasional adversario de 110 kilogramos de peso, le llevaba nada menos que 30 . . .

ción que cumplían los carros afectados a la limpieza, así como los de barrido, papeleros, máquinas barrenderas, ambulancias y carros de riego para calles de tierra.

Sugirió también con notoria insistencia, el establecimiento de un servicio extractor de materias fecales, que era el gran problema sanitario de muchos inquilinatos y conventillos, no deteniéndose un instante hasta ver logrado su objetivo.

Cuando advirtió que el humo procedente de los quemaderos de basura a cielo abierto y el producido por el horno Baker invadía la ciudad según la dirección imperante de los vientos, se



En las instalaciones del Jockey Club, Jorge Newbery, con malla enteriza, se dispone a enfrentar a un adversario ocasional, sobre el ring "de dos cuerdas". Arbitrará el ingeniero Alberto R. Mascías, a quien se ve dándole las últimas instrucciones a los pugilistas, antes de iniciarse el combate.

No obstante ser un funcionario de invariable rectitud y conducta, Jorge Newbery se tomó más de una vez la iniciativa de salirse de sus naturales tareas específicas, a fin de colaborar extraoficialmente con las autoridades de otras dependencias municipales, siempre, claro está, con miras a lograr mayores beneficios para la población menos favorecida por determinados servicios.

A través de algunos apuntes que fueron de su pertenencia, pudo saberse que a partir de 1902 había puesto la mayor atención, entre otras cosas, en la fun-

ofreció espontáneamente para estudiar y aplicar mejoras en ambos sistemas.

En el primer caso mediante el alejamiento de los quemaderos o "quemas" hasta más allá de la periferia urbana, o sustitución por el todavía muy poco utilizado relleno sanitario.

En el segundo, en base a prolijos ensayos que ya tenía proyectados, referentes a la modernización de ciertas partes componentes del sistema, que harían del humo emergente un factor menos molesto y agresivo.

A lo largo de los aspectos deportivos

del relato, se habrá podido apreciar que Jorge Newbery nunca repitió encuentros de box o de lucha grecorromana contra quienes ya hubiere lidiado, por lo tanto y en busca de nuevos rivales con quienes medirse en pie de igualdad, concertó un encuentro que para la época en que se realizó tuvo carácter de sensacional.

Se trató del combate efectuado el 9 de octubre de 1903, nada menos que frente al campeón argentino de lucha, Milo Zavattaro, quien posteriormente llegó a destacarse como artista pictórico.

La actuación de este luchador, en ese terreno, lo llevó a pintar hermosos cuadros que tenían estrecha relación con la actividad aérea y aviadores famosos, como si subconscientemente se anticipara a rendirle homenaje de admiración al futuro aviador, con quien había empatado en reñido encuentro.

El mismo día Jorge se presentó en el Jockey Club, donde en representación de dicha entidad se clasificó primero en un torneo de florete, contra floretistas del Club Gimnasia y Esgrima, a los que como era habitual venció rápidamente con su toque certero, leve pero paralizante.

No había transcurrido mucho tiempo, cuando Eduardo Newbery que aparte de ser su hermano era su más ferviente admirador, lo invitó a participar juntos, con un yate de vela de su propiedad, que él había bautizado con el simpático nombre de "Tortuga", en una prueba a efectuarse en la zona de Tigre, contra seis embarcaciones similares, donde se impusieron con gran beneplácito de ambos, que tomaron el hecho como símbolo de buen augurio. Ese día imperaba un viento de 20 kilómetros por hora con marea creciente.

Poco después, invitado por la revista local "El Gladiador", intervino en calidad de árbitro en un match de box entre el argentino Antonio Roberto y el inglés Patricio Mc Harhy, cosa que ocurrió en octubre de 1903 en el local de dicho órgano informativo ubicado en la Avenida de Mayo Nº 1139.



Jorge Newbery también aprendió y practicó defensa personal con bastón.

Entusiasmado por la amable experiencia obtenida en su primera y exitosa participación con su hermano Eduardo en una competencia como tripulante de embarcación de vela, tomó interés por ingresar como socio de alguna institución donde se practicara eso que

para él significaba no sólo un deporte, sino también un vasto campo de experiencias que habrían de serle utilísimas en sus actividades futuras.

Enteradas de ello las autoridades del "Sailing Club" —fundado el 8 de noviembre de 1896— convocaron de inmediato a una reunión plenaria de la Comisión Directiva encabezada por su presidente el señor W. G. Markern, la que en mérito a los brillantes antecedentes de Jorge como persona, universitario, funcionario del gobierno y deportista, decidió por unanimidad nombrarlo socio vitalicio, el 31 de octubre de 1903, a las 8.45 hs.

Durante el lapso transcurrido desde ese momento hasta su conocimiento de lo resuelto, Jorge tomó clases de defensa personal con bastón, a las órdenes de un profesor rentado de Gimnasia y Esgrima, integrando un grupo formado por D. Ignacio del Mazo; Macedonio Fernández del Mazo y el señor padre del brillante escritor argentino D. Jorge Luis Borges.



Un ensayo de box juvenil supervisado por Jorge Newbery (1), acompañado por sus cuñados Joost Llambí (2), Billoch (3) y su hermano Carlos (4).

❖



Contemporáneos de Newbery ensayan una "torre humana", con éste arriba a la izquierda.

CAPITULO XVI

Mientras el espíritu de Jorge incursionaba en la búsqueda permanente de emociones nuevas, desembocamos en el 17 de diciembre de 1903, en que el invento maravilloso de Marconi le hizo saber al mundo que ese mismo día, dos modestos bicicleteros norteamericanos, los hermanos Wilbur (1867-1911) y Orville (1871-1948) Wright, apoyados en las experiencias de cuantos les precedieron, habían encontrado por fin la solución práctica para volar con un aeroplano de motor, construido totalmente por ellos mismos al que en principio llamaron "flyer" (volador).

Se trataba de un biplano con una envergadura de 12,25 m; largo 6,12 m; alto 2 m; superficie alar 48 m² y un peso total de 335 kilogramos.

Lo equipaba un motor de 4 cilindros a 4 tiempos fabricado por los Wright, el cual era refrigerado por agua, pesaba 62,7 kilogramos y su potencia de 16 H.P. a 1.200 R.P.M. era transmitida mediante un juego de piñones y cadenas a dos hélices propulsoras que giraban aproximadamente a 450 R.P.M., pero en sentido contrario la una con respecto a la otra.

De ese acontecimiento tan importante para el futuro de la aviación mundial diría tiempo después Orville Wright:

"Habíamos leído mucho sobre este tema y estudiado especialmente las tablas de Otto Lilienthal, el más grande ingeniero aeronáutico de Europa.

"En 1900 fuimos a Carolina del Norte, un lugar próximo a Kitty Hawk, donde abundan las colinas.

"La construcción del primer planeador fue un gran entretenimiento que no nos dio el resultado que esperábamos".

Tenemos conocimiento por haberlo manifestado públicamente ambos hermanos, que previamente habían invitado a presenciar sus experiencias nada menos que al famoso ingeniero norteamericano Octavie Chanute (1832-1912) de quien tenían amplias referencias por haber estudiado su obra "Progress in Flying Machines", quien finalmente accedió a complacerlos y asistió a los ensayos.

"Por fin el 14 de diciembre de 1903 —prosigue Orville— estábamos preparados para intentar el primer vuelo. Wilbur y yo jugamos a cara o cruz el privilegio de hacerlo primero. Ganó mi hermano . . .

"El aparato descendió a lo largo de la colina unos treinta metros en doce segundos, con abundancia de sacudones.

"Tras un salto dio un golpe contra tierra, saltóse el eje de la hélice y quedaron terminados los experimentos por el momento".

Dicho aeroplano no poseía ruedas sino patines, pero los hermanos Wright se ingeniaron un carrito de apoyo que corría sobre guías de madera, complemento utilísimo que permanecía en tierra cuando el aparato levantaba vuelo.

Les llevó solamente tres días recomponer y perfeccionar el aeroplano, por cuanto el 17 de diciembre de 1903, los hermanos Wright consiguieron por fin que volara su aparato "más pesado que el aire", pero esta vez lo hizo Orville.

El vuelo duró solamente doce segun-

dos y asistieron al ensayo nada más que CINCO personas a saber: los señores John M. Daniels; W. S. Dong y A. D. Etheridge, de la estación de salvamento de Kill Devil, más los señores W. C. Brinkley y John Ward.

En nuestro país las noticias eran todavía confusas y mientras todos querían saber de qué se trataba, un hombre, Jorge Newbery, reconoció de inmediato al avión como el medio más eficaz para dominar en el futuro el espacio aéreo.

Claro que ello no iba a suceder tan pronto como lo exigía su temperamento y menos con ese mismo avión, al que por su inmenso valor histórico la Smithsonian Institution lo solicitó a los hermanos Wright, quienes lo cedieron para ser instalado en el Museo de Washington, donde se encuentra en constante exhibición ostentando el glorioso nombre de "Kitty Hawk" que le impusieron definitivamente sus constructores.

La Institución de referencia había sido creada en Washington en 1846, con los fondos dejados al Congreso Americano por el científico y filántropo inglés James Smithson (1765-1829) para "la difusión e incremento del saber humano entre los hombres".

Y hablando de temas aéreos, todos sabemos que la meteorología despertó siempre en el mundo grandes corrientes de interés, primero en el hombre común afectado directamente por los fenómenos atmosféricos y luego en el ámbito científico para encontrársele explicación a las múltiples incógnitas que encerraba tan importante materia.

Afortunadamente la República Argentina acompañó desde un principio a dichos movimientos, y en vista de su interés, cuando llegó la oportunidad una potencia extranjera se avino a cedernos instalaciones y material, a los efectos de que aquellos fines de avanzada se pudieran cumplir con mayor amplitud y eficiencia.

Pero lo que podría parecer una espontánea y generosa consideración hacia nuestro país, se nos ocurre que no dejó de ser un simple acto de conveniencia o reparación, por cuanto las instalaciones y materiales de referencia habían sido emplazados en un sector de nuestro propio territorio insular, en este caso las Islas Orcadas de Sur, descubiertas en 1821 a 1.226 kilómetros al SE. de la Tierra del Fuego.

Pero mejor veamos cómo sobrevino la aceptación y aprovechamiento de aquellos bienes, para lo cual nos remitimos a documentación que dice textualmente:

"Por decreto del Poder Ejecutivo de la Nación se autorizó —el 2 de enero de 1904— al jefe de la antigua Oficina Meteorológica Argentina, para recibir las instalaciones ofrecidas por Williams S. Bruce, jefe de la expedición escocesa que había invernado en las Islas Orcadas el año anterior".

No hacía falta ese reconocimiento explícito de nuestra soberanía sobre aquellas tierras de 1.064 km^2 de extensión, para saber cuál era nuestra posición jurídica con respecto a ellas, pero a fin de evitar la repetición de hechos de tal naturaleza, nuestro gobierno envió desde entonces a dicho lugar a un grupo de hombres de ciencia para que permaneciese allá durante un año, relevándolos en los períodos estivales, lo que demuestra una clara visión de porvenir que recién ahora se está valorizando de acuerdo con su verdadera importancia, especialmente en lo que se refiere a tareas aeronáuticas y espaciales.

A partir de 1904, Jorge Newbery, que hasta ese momento se había dedicado esporádicamente al tiro con pistola, le sugirió al Dr. Delcasse la conveniencia de establecer en su quinta un polígono privado a fin de practicar tiro con armas cortas, a lo que su amigo le manifestó que no sólo veía con agrado esa intención, sino que dicho polígono existía también en sus propósitos, razón por la cual ya contaba con

tres siluetas y un blanco en dependencias de su finca.

Ambos trabajaron con gran entusiasmo para concretar la idea, de manera que a los pocos días ya se encontraban practicando con las armas con que contaba cada uno.

Cuando Jorge consideró que se encontraba suficientemente entrenado como para competir, lo hizo por primera vez en las correspondientes dependencias que el Hipódromo Argentino había dispuesto a ese fin.

La indumentaria que empleaban los tiradores, hoy nos llamaría justificadamente la atención, ya que se colocaban las caretas empleadas para practicar esgrima y vestían capas largas, preferentemente negras, aunque en algunas fotografías de la época se lo veía a Jorge con esa indumentaria, pero de color claro.

Las capas, al igual que su elegante vestimenta cortada y cosida al más puro estilo europeo, le eran confeccionadas por un sastre italiano radicado en el país, al que Jorge llamaba "don Salvatore", pero cuyo nombre completo era: Salvatore Amore.

Por su parte, el calzado se lo manufacturaba el artesano del cuero señor Ameneiro, en su taller ubicado en la



Jorge Newbery en la Sociedad Sportiva, mientras participa en un concurso de tiro con pistola. Tiene colocada una careta de esgrima y empuña el arma —como era habitual— con su mano izquierda. De frente, uno de los jurados.

calle Maipú a la altura del 300, ya fuere del tipo común; botines altos abotonados o acordonados y hasta con capellada de cuero y caña de paño, como pudo vérselos en una fotografía que le fuera tomada en su casa de la calle Las Heras Nº 2937, justo frente a la Penitenciaría Nacional, donde vivió en abierto contraste con su permanente ansia de libertad.

Jorge Newbery calzaba zapatos Nº 38 y no hay antecedentes que se gastara el refinamiento de usar polainas de capellada, pero a veces se pasaba del taco común al "taquito militar", muy de moda en algunas épocas de su vida.

Durante el desarrollo de su actividad de tiro, Jorge Newbery practicó unas veces y compitió otras, contra personalidades tales como el general José Ignacio Garmendia; el general Isaac Oliveira Cézar; el comandante Uriburu; el barón Antonio de Marchi; el señor Augusto Marcó del Pont y tantos otros.



Algunas de las tantas medallas ganadas por el deportista.

CAPITULO XVII

En el piso alto de la calle Alsina número 1565, funcionaba en 1904 el Departamento Industrial para la Enseñanza Técnica, anexo a la Escuela de Comercio instalada en la vereda opuesta.

En ese año, Jorge Newbery, a quien se reconoce como fundador y primer Presidente del Comité Electrotécnico Argentino, fue profesor del ciclo superior en la materia "Electrotécnica", de la especialidad "Mecánica".

El Director de dicha casa de estudios lo fue hasta 1910 su fundador, el ingeniero Otto Krause (1856-1920), cuyo nombre le sería impuesto años después a la Escuela Industrial de la Nación, hoy E.N.E.T. Nº 1 (Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 1), instalada ahora en la Avenida Paseo Colón Nº 650 de la ciudad de Buenos Aires.

Mientras estuvo afectado a dicho Instituto, Jorge Newbery se desempeñó con entusiasmo y a la altura de sus antecedentes, llegándose a calificarlo como uno de los profesores más destacados en el grupo del que formaba parte.

Más de una vez, a la salida del Departamento Industrial, marchó directamente hacia el Hipódromo Argentino, en cuyas instalaciones y en compañía del grupo con el que practicaba tiro, se ejercitaba también en esgrima con espada.

Cuando a instancias de la entidad dueña de casa se organizó un torneo reducido de esgrima con dicha arma, Jorge se impuso por leve ventaja sobre el núcleo de tan destacados deportistas, siguiéndole en orden de clasificación el general Román Jones.

Por ese entonces existía en la calle Córdoba Nº 1130, un lugar semejante a un teatro abierto, con asientos, gradas y palcos, denominado "Frontón Buenos Aires", destinado a brindar espectáculos al aire libre, desde donde un 13 de marzo de 1904 ascendió por última vez, tomada de un trapecio pendiente de un globo inflado con aire caliente —propiedad del señor José Silimbani— su joven esposa Antonieta Cimolini, quien poco después de la seis de la tarde moría ahogada en el Río de la Plata, en el lugar exacto ganado al agua por el impulso del progreso, donde ahora está el pavimento de la Avenida Costanera Rafael Obligado, en su intersección con la prolongación imaginaria de lo que hoy es la calle Austria . . .

El hecho de que la recordada pareja contara también con un globo aerostático inflable a gas, hizo que más de una vez Jorge intercediera a su favor ante la compañía proveedora del fluido, a fin de que la misma les tuviese algunas consideraciones en materia de atención y costos.

Por tal motivo Jorge tuvo oportunidad de presenciar algunas ascensiones de los mismos, incluyendo la última, dado el enorme interés que despertaban en él este tipo de demostraciones.

Como se verá más adelante, Jorge Newbery nunca olvidaría el imponente espectáculo del globo de seda construido en husos verdes y rojos alternados, elevándose por los aires aquel 13 de marzo, llevando a una hermosa muchacha colgando de un trapecio sin ningún tipo de resguardo.

Mientras tanto en el borde Oeste de nuestro país, ese mismo día, 13 de marzo de 1904, se inauguró en la Cordillera de los Andes un monumento al Cristo Redentor, erigido en el límite argentino-chileno, a la altura de las provincias de Mendoza y Aconcagua, respectivamente.

Para ubicarnos mejor en la época en que se desarrollaban tales acontecimientos, recorramos juntos algunas dependencias municipales para encontrarnos con carros, monturas, herraduras, cuartas, postes, jardineras y cochecitos para niños, con destino al Jardín Zoológico que la visión de los gobernantes



Antonio de Marchi —izq.— y Jorge Newbery —der.— durante un asalto de espada.

En la oportunidad suscribieron las actas ceremoniales, el entonces ministro de Relaciones y Culto Dr. José Antonio Terry y el ex titular de la Cartera doctor Joaquín V. González, ambos por la República Argentina, mientras que por Chile lo hicieron los doctores Carlos C. Subercaseaux y Jorge Vergara Donoso.

había inaugurado el 7 de setiembre de 1898, y cien cosas más de recordación nostálgica.

Cuando la fama del deportista que había en Jorge Newbery llegó al conocimiento de los niños, éstos cemenzaron a arrimarse a la **casa del ángel** para presenciar todo aquello que no les fuera vedado, unas veces por sus pa-



Un aspecto semejante a este ofrecía el Frontón Buenos Aires, cuando despegó por última vez en su vida, con un aeróstato, la señora Antonieta Cimolini de Silimbani.

dres que no compartían aquellos "malos ejemplos" de la gente grande que se exhibía con pantaloncitos cortos y el torso al descubierto, y otras porque no les permitían ver hacia adentro los muros y cercos de la quinta.

Al advertir Jorge con qué entusiasmo algunos de ellos se trepaban a las paredes o miraban por entre las rejas del portón, le sugirió al dueño de casa la conveniencia de permitirles el ingreso para iniciarlos en el aspecto recreativo de algunos deportes, lo que dio lugar, entre otras cosas, a las famosas "cinchadas" que después se difundieron por toda la ciudad.

Otras veces Jorge se calzaba los guantes de box y les jugaba con ellos por el pecho y la carita, para familiarizarlos con su contacto y el particularísimo olor a coraje que van adquiriendo los guantes a medida que son utilizados en combate . . .

Cuando los padres de esos niños le fueron tomando confianza, se arrimaron a él y conversaron de distintos temas, exponiéndole en su carácter de funcionario, entre otras cosas, el grave problema de los tranvías completos.

Jorge no ignoraba tal asunto, ya que más de una vez le había ocurrido a él mismo estar esperando largamente un tranvía y tener que irse a destino, caminando, después de pasar varios con el clásico cartelito de "COMPLETO", por cuanto las ordenanzas de la época

no permitían que en su interior viajara un solo pasajero de pie, lo que si bien aseguraba la mayor comodidad para quienes ya habían ascendido, por contrario imperio ocasionaba un grave fastidio a los que para dirigirse diariamente a sus tareas habituales se debían a dicho medio de transporte.

Las llegadas tarde resultaban comunes y traían aparejada una secuela de trastornos, fáciles de imaginar para un tiempo en que la puntualidad era una ley insoslayable.

Perfectamente impuesto de tal situación, Jorge intervino de inmediato ante D. Carlos Rosetti que se encontraba al frente de la Intendencia y logró la derogación de la ordenanza que regía el "COMPLETO", para satisfacción de todos, pero también para su propia satisfacción.

Como consecuencia de aquella vieja inquietud que desde sus tiempos de estudiante le acuciaba en relación con la electricidad y el gas, redactó y presentó un proyecto referido a la explotación



Año 1901. Grupo de entusiastas deportistas agrupados en la quinta del Dr. Delcasse. En primera fila, 6º de izquierda a derecha, Jorge Newbery. Parados: 1º Carlos y 4º Ernesto, que seguían a su hermano mayor con admiración y respeto. Al frente, vestido de negro, Jorge, el hijo del dueño de casa.

municipal de ambos fluidos, reforzando con posterioridad dicha iniciativa mediante otro plan más medular y profundo titulado: "Consideraciones generales sobre la municipalización del servicio de alumbrado", que constaba de 27 páginas y apareció en la Revista de los "Anales de la Sociedad Científica Argentina", tomo 57 del año 1904.

Entre otros importantes conceptos decía en él Jorge Newbery:

"La autoridad municipal, con el paso dado, ha cumplido con el deber que, como representante de una sociedad bien organizada le imponen los servicios públicos; es decir: el cuidado, el bienestar y la seguridad de los habitantes que han delegado en sus manos la defensa y conservación de estos bienes".

Uno de sus principales considerandos, era que los consumos de una familia tipo equivalían proporcionalmente al 30 % del valor de los alquileres, lo que demostraba no sólo la justicia de su propósito, que pareciera habérsele aprobado, sino también que la vida, para él, no era solamente boxear, correr o remar, como podría suponerlo alguna imaginación un tanto apresurada.

Dándole a cada cosa su verdadera importancia, Jorge Newbery se dispone a fiscalizar una de las famosas cinchadas efectuadas entre niños, en "La Casa del Angel".





Obsérvese la serena expresión de un hombre íntegro.

CAPITULO XVIII

En conocimiento de que el grafito artificial podría reemplazar sin desventajas al natural, para fines metalúrgicos, preferentemente la protección del hierro; y teniendo en cuenta que su producción requeriría una cantidad de energía eléctrica que su país no estaba en condiciones de aportar económicamente en esos momentos, Jorge proyectó la instalación teórica de la correspondiente fábrica aprovechando la energía potencial hidroeléctrica de las Cataratas del Niágara, con miras a la aplicación de idéntico sistema a escala proporcional, mediante el usufructo de la energía que eventualmente se pudiese generar con nuestras Cataratas del Iguazú, ubicadas sobre el río del mismo nombre, dieciocho kilómetros al norte de su unión con el Paraná, y donde la sobrecogedora grandiosidad de su Garganta del Diablo, posee una fuerza motriz media calculada en UN MILLON CIEN MIL caballos, enorme poder que se malgasta para asombrar, simplemente, a los ojos transeúntes de los turistas.

Dicho estudio titulado "Niágara-Grafito artificial" fue publicado en 1906 y abarcaba cinco páginas —329 al 333, inclusive— del Tomo 61 de los Anales de la Sociedad Científica Argentina.

Impulsado una vez más por su entusiasmo hacia la lucha grecorromana, Jorge aceptó una invitación especial para actuar como jurado para un encuentro, junto a figuras relevantes del deporte cuales eran D. Marcelo Torcuato de Alvear —después presidente de los argentinos en el período 1922-1928—, el Dr. Carlos Delcasse y el profesor de esgrima D. Eugenio Pini, para supervisar y fallar con motivo de la lucha que sostendrían durante el primer trimestre de 1904, los atletas Carotti y Solimán en un lugar a determinarse; encuentro que finalmente se llevó a cabo en el Prince George's Hall.

Dicho tribunal fue constituido con los hombres de mayor predicamento e inteligencia en materia deportiva, habiéndose pensado en su valer de caballeros e independencia de criterio para su fallo, puesto que era condición precisa que ningún tipo de consideraciones había de inducirlos a emitir un veredicto que no fuese justiciero.

El combate se fue desarrollando con la rudeza previsible y en buena parte del mismo por los carriles naturales, pero en determinado momento Carotti aplicó una "toma americana" que el jurado consideró antirreglamentaria, razón por la cual lo descalificó, dándole por perdido el encuentro.

Desde ya que Carotti aceptó el fallo con resignación pero también con sorpresa, al reflexionar íntimamente que había sido profesor de lucha de la casi totalidad de los miembros del jurado . . .

Sin duda eran otros tiempos.

Recientemente visitamos a la señora María Zorzoli de López en la "Residencial Geriátrica Sucre" del barrio de Belgrano, dirigida por el doctor Ricardo Nicolás Joost Newbery, sobrino nieto de Jorge Newbery, la que nos manifestó que durante su infancia se domiciliaba con su familia en los altos de la casa ubicada en la calle Libertad 64, en cuya planta baja vivía junto con los suyos don

Orlando Carotti, quien como se recordará instruía a Jorge en lucha grecoromana.

"Jorge Newbery —agregó la señora de López— visitaba habitualmente al mencionado vecino, y en conocimiento de ello un dia le manifesté a su esposa mi deseo de conocer 'a ese señor tan simpático', de quien papá decia que era muy bueno porque le habia conseguido un empleo de inspector de luz a un amigo de nuestra familia, que era padre de varios hijos y se encontraba sin trabajo para subvenir a las necesidades de los suyos.

"En oportunidad posterior a mi pedido, yo me encontraba en la planta baja de la casa cuando el señor Newbery llegó de visita y habló con el señor Carotti, sobre la necesidad que habia de contar con un aparato que a lo largo de la conversación ambos llamaban 'tensores', al término de lo cual la señora le expresó mi deseo y, entonces él, me alzó en los brazos y me dio un beso en la frente.

"Se ve que el señor Carotti tenia posibilidades de conseguir dicho aparato, porque con el tiempo lo recibieron de Europa y Jorge Newbery en persona lo instaló en una dependencia de la planta baja, donde ambos practicaban diversos ejercicios.

"Pienso que la extensión de aquello que llamaban 'sandows' debia ser bastante dificultosa, pero el señor Newbery los estiraba con una facilidad que no era igualada por quienes solian concurrir al lugar.

"En cuanto a mi opinión sobre Jorge Newbery —terminó diciendo nuestra amable interlocutora— es que no tenía afectación alguna y puedo asegurar que la suya era una prestancia distinguida, con el porte señorial de un rey que trasuntaba gloria".


Gráfico histórico de un match de lucha romana

CAROTTI-SOLIMAN

A la derecha: Los doctores Marcelo T. de Alvear, Delcassé e ingeniero Jorge Newbery — De pie, junto a los atletas, el profesor Eugenio Pini

CAPITULO XIX

A raíz de que los pasos a nivel de la ciudad de Buenos Aires eran algo así como una trampera ineludible para vehículos y peatones, dado que no contaban con sistemas de alarma que anunciaran auditivamente la proximidad de los convoyes, Jorge Newbery ideó e hizo instalar en algunas barreras, las tradicionales campanillas eléctricas que sonaban estridentemente toda vez que aquéllas se encontraran bajas, una de las cuales funciona al momento de escribir estas líneas, en el paso a nivel por donde la calle Pampa cruza las vías del Ferrocarril Bartolomé Mitre.

Cuando Jorge debió vindicar el hecho precedente, no sólo se refirió a ello, sino que abarcó con precisos conceptos una amplia gama de obras que agregadas a ésa, satisficieron en gran medida las necesidades que padecía la ciudad, con relación a las cuales dijo con cierta severidad y disgusto:

"Me refiero a la administración de las obras de salubridad con verdadero orgullo nacional, que patentiza con los hechos el grado de cultura a que hemos llegado; certificando con el sello de sus actos lo que somos capaces de hacer en esa materia administrativa, que se nos desconoce con tanta injusticia".

Y como prueba del alto concepto que Jorge poseía con relación a los servicios de utilidad pública, poco después lo encontramos chapaleando barro mientras dirigía en el barrio porteño de Barracas, la instalación de una aparentemente simple lamparilla eléctrica.

Cuando sus amigos le observaron su determinación de instalar un foco luminoso en lugar tan alejado del centro, Jorge los llevó hasta allá en día propicio, para explicarles sobre el terreno de los hechos que en "ese lugar" era tal vez más oportuno y conveniente alumbrar la noche llena de peligros, antes que agregar una luz innecesaria en el centro, pavimentado y bien iluminado.

Desde allí se dirigió nuevamente a su despacho, donde bastante avanzada la noche completó una serie de trámites que por su propia naturaleza exigían solución urgente.

Al día siguiente, 25 de marzo de 1904, a las 13.15 hs. intervino como timonel durante una regata sobre un bote de cuatro remos largos, acompañando a sus hermanos, Eduardo, Ernesto y Carlos, más el ingeniero Tomás Owen, amigo común de todos ellos, pero especialmente de Eduardo.

Esa misma tarde, a partir de las 17.00 hs. remó en un "ocho largos" sobre una distancia de 1.500 metros, formando equipo con L. Schuab, E. New, T. B. Ardelaar, R. Dichc, G. Témperley, L. G. Lanusse, M. E. Miguens y M. Cabrera, timonel.

Volvemos al Newbery funcionario, quien tras haber comprobado en forma personal y reiterada, graves abusos en el cobro de tarifas por parte de algunos conductores de automóviles de alquiler, proyectó una reglamentación que después se convirtió en Ordenanza, mediante la cual se estatuía la utilización de relojes-taxímetros fiscalizados a instalarse en forma obligatoria y con tarifas aprobadas, en los coches de alquiler.

Dichos aparatos se colocaron precintados con plomo sellado, y tanto su al-

teración como la violación de las tarifas, quedaron a partir de ese momento sujetas a severas medidas represivas, que llevaban hasta la cancelación del permiso para trabajar con el vehículo y el retiro del carnet de conductor.

El 31 de diciembre de 1904, en vísperas del año nuevo, fecha en que los sentimientos entran en un estado especial de sublimación, a bordo de uno de esos mismos automóviles de alquiler con taxímetros, Jorge se trasladaba presuroso de un lado a otro para saludar personalmente a la mayor cantidad de amigos.

Su intención, como es natural, era llegar a su hogar antes de dar las doce y brindar por el año nuevo junto con los suyos, levantando en la diestra una burbujeante copa de champagne. Y lo logró, encontrándose con la sorpresa de un mensaje oficial, mediante el cual se le informaba que a primera hora del próximo día hábil en que se reiniciaran las tareas oficiales, debía presentarse al Intendente Municipal a fin de recibir un determinado tipo de instrucciones.

Llegado el día y la hora señalados, tomó conocimiento de su designación para actuar como representante del primer municipio de nuestro país, ante el "Congreso Internacional de la Electricidad" que habría de celebrarse ese mismo



Jorge Newbery remando en aguas del Tigre, sobre un bote del Buenos Aires Rowing Club.

mes en Saint Louis, Estados Unidos de América, al que asistirían delegados de todas aquellas naciones del mundo, que tuviesen particular interés en los temas que se tratarían en tan importante reunión.

Con gran alegría y no menor sorpresa, Jorge volvió a encontrarse en los Estados Unidos con uno de sus profesores más queridos; el sabio Tomás Alva Edison, quien por entonces instaló una sucursal de su empresa, la "Edison Company U.S.A.", en la calle Florida Nº 635 de la ciudad de Buenos Aires.

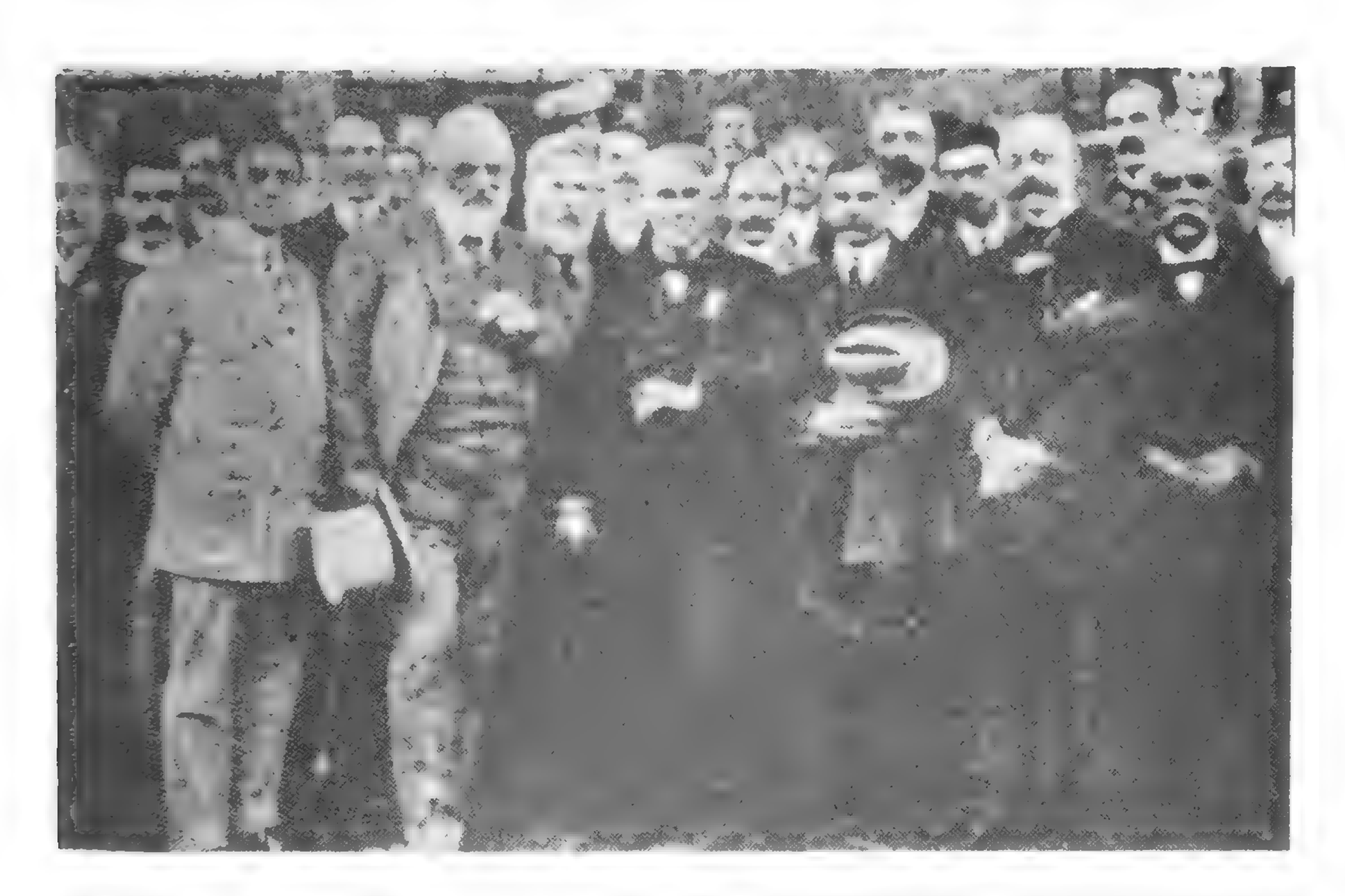
Conoció también a D. Rudolf Diesel, inventor del tipo de motor a combustión interna que lo hiciera famoso.

Se reencontró con viejos amigos e inolvidables condiscípulos, cuyos escasos treinta años de edad los ponían ya en el mismo plano de las grandes personalidades, con las que en esos momentos estelares de sus vidas intercambiaban conocimientos e impresiones.

Tras la ceremonia de apertura iniciada con los discursos y presentaciones de rigor, se trató el temario de las deliberaciones y se fijó la fecha y hora de la sesión inaugural.

Durante ésta se eligieron las autoridades centrales y las correspondientes a las distintas comisiones, oportunidad en que Jorge Newbery tuvo el honor de ser nominado vicepresidente de la comisión designada para el tratamiento del tema "Transmisión de Fuerza y Luz", tarea honorífica que cumplió con la solvencia y altura con que sólo él sabía hacerlo.

Hasta el preciso momento en que Jorge fue designado por la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires para participar en tan importante evento, era —claro está— un compatriota nuestro,



Siendo delegado argentino al Congreso Internacional de Electrotécnica, se le ve aquí en 1ª fila, izquierda, con el sabio Edison, que fue su profesor.

funcionario, destacado deportista, sí, y nada más...

Pero cuando en defensa de los intereses que lo habían llevado tan lejos, comenzó a aflorar su imponderable capacidad técnico-analítica y fue objeto de la admiración de quienes lo rodeaban, recién comprendimos que en el ardoroso valor de Jorge estaba representado por contraste, aquel témpano de hielo que en la inmensidad procelosa del océano muestra solamente una cuarta parte de su volumen, mientras mantiene allá, por debajo de la superficie, todo su poder potencial, que reserva para bien o para mal.

Y Jorge lo reservaba para bien.

Cuando las finalidades del Congreso tocaron a su fin y hallándose Newbery todavía en Saint Louis, se encontró ocasionalmente con su compatriota el ingeniero Horacio Anasagasti (1879-1932), quien por un motivo sin relación con el viaje de Jorge, había sido enviado también por el gobierno argentino, como representante de artes liberales y minas; siendo las primeras aquellas que requieren preferentemente el ejercicio del entendimiento, mientras que las segundas se explican solas mediante su propia denominación.

Concluida su misión oficial en los Estados Unidos, Jorge Newbery viajó directamente a Europa, más precisamente a Francia, donde influido por aquel recuerdo inolvidable de las "montgolfieras" flotando alrededor de la Torre Eiffel, realizó en París por lo menos dos ascensiones: una inevitable, para aprender a conducir aeróstatos y la otra para lo que nos da a entender el relato que "Viator", cronista con experiencia anterior en la materia, volcó en las páginas de la revista "El Hogar" del 7 de octubre de 1927:

"Años más tarde —se refiere a la época— estando en París subí de nuevo; una vez en globo cautivo para contemplar la ciudad desde la altura y otra en globo libre con Jorge Newbery, que me condujo en un rápido paseo sobre la misma en un día templado, con viento suave y favorable.

"Bajamos —prosigue 'Viator'— en el hipódromo de Chantilly, para volver a almorzar 'chez Paillard' ". (En casa de Paillard).

Desde ya que el relato es coherente y encuadra dentro de una lógica aceptable, si tenemos en cuenta no sólo cuál era el espíritu de Newbery, sino también que Chantilly —población ubicada en el departamento francés de Oise— dista solamente 40 kilómetros al N.NE. de París, lo que convierte en sumamente factible el viaje relatado, con el agregado de que aquel sobrevuelo de la campiña francesa, fijó en Jorge Newbery ciertas imágenes indelebles, que como veremos aflorarían algún tiempo después en uno de sus relatos.

A partir de aquí ya no podemos abrigar duda alguna de que en esas circunstancias Jorge Newbery alternó en París con un joven argentino aficionado a la aerostación, cuyo nombre era Aarón Félix Martín de Anchorena, con quien se identificó de inmediato y selló una estrecha amistad, cuyas derivaciones podremos apreciar más adelante.

No sería de extrañar que el o los globos empleados eventualmente por Jorge Newbery en Francia, hubiesen sido conseguidos y puestos a su disposición por dicho caballero, radicado allí desde 1902.

Cuando Jorge Newbery regresó a Buenos Aires, presentó en la Sociedad Científica Argentina, fundada en 1872 por el Dr. Estanislao S. Zeballos (1854-1933), un trabajo titulado "El Congreso Internacional de San Luis. Consideraciones generales sobre el desarrollo de la electricidad en los Estados Unidos de Norte América", que fue publicado en el Tomo 59 de los Anales de la misma, abarcando una extensión de 22 páginas.

Su autor prologó de esta manera dicha presentación:

"Antes de mi partida para los Estados Unidos, he publicado una serie de articulos tendientes a demostrar las ventajas de la municipalización del servicio de luz, tracción y fuerza.

"Mis ideas sobre este punto se han fortalecido con lo que he observado posteriormente en Inglaterra.

"Tengo la seguridad que dias más o menos, se llegará entre nosotros a las mismas conclusiones que he sostenido en mis estudios anteriores, imitando así lo que en otras partes se ha hecho con tan notables ventajas para los municipios y sus habitantes".

En este último viaje que nuestro compatriota realizó a los Estados Unidos de Norteamérica, no sólo participó en el Congreso Internacional aludido, sino que debió haber efectuado —o quizá completado— un curso técnico especial, ya que de acuerdo con las constancias obrantes en los Registros de Estudiantes de la Universidad de Drexel, el 13 de junio de 1905 le fue concedido un diploma que lo acreditaba como "Mecánico de Artes", título tal vez equivalente al de "Ingeniero de Artes y Manufacturas" que por entonces se extendía en Francia.

❖



Newbery entrenándose para una carrera pedestre.

De regreso a Buenos Aires posa con un amigo en el Rosedal de Palermo.



CAPITULO XX

Tras la obligada postergación de sus actividades deportivas impuesta por el referido viaje a los Estados Unidos y Europa, a principios de 1905 Jorge adquirió en Buenos Aires el "Snaper", una embarcación ligera a vela, de un solo palo, a la que los ingleses denominan "cutter", construida precisamente en Inglaterra y cuyo orden de inscripción en la República Argentina, otorgado por el organismo competente fue el Nº 7.

Dicho velerito había sido propiedad del señor H. Mackinlay y su uso le brindó a su nuevo dueño, grandes satisfacciones durante los años 1905, 1906 y 1907.

Mientras la citada embarcación le era reacondicionada en un taller especializado, Jorge fue invitado por el Sailing Club para participar con el yate "Amethys", propiedad de dicha institución, en una competencia a vela que contaba con cuatro inscriptos más, y cuya fecha de largada estaba fijada para el 12 de febrero de 1905.

Jorge intervino al mando de la citada embarcación que ostentaba el Nº 2, y acompañado por el señor A. Vicente López se clasificó inmediatamente detrás del primero, con un tiempo de 3h. 15m. 20 segundos.

Durante toda la prueba reinó viento fuerte del NO. y marea baja.

A poco de serle reintegrado su cutter, el 12 de marzo del mismo año Jorge participó en una prueba en la que intervinieron seis competidores y volvió a ocupar idéntico puesto en 3h. 31m. 48seg. con viento leve del Este y marea regular.

Prácticamente un mes después, el 16 de abril, volvió a intervenir en una carrera similar, en la que se clasificó primero contra siete competidores en un tiempo total de 3h. 17m. 30seg., con viento NO.

Ya no cabe duda de que Jorge Newbery era uno de esos hombres cuya personalidad les permite conjugarse armónicamente con todas las clases sociales, lo que demostró durante toda su vida por ser un maestro nato de las relaciones humanas, ya que mediante su altruismo derrotaba permanentemente al egoísmo.

Para demostrarlo elegimos al azar el caso de la "Liga Electoral Independiente", que en una de las tantas luchas partidarias eligió su nombre para incluirlo entre los candidatos a Diputados nacionales por la Capital Federal.

Cuando tal inquietud se le hizo conocer a Jorge, éste creyó de su deber como funcionario declinar tan honrosa distinción, lo que hizo en los siguientes términos:

Señor Presidente de la Liga Electoral Independiente

"Distinguido señor:

"Tengo el agrado de acusar recibo de su atenta comunicación, fecha 24 del pasado, en la que se sirve ponerme en conocimiento que en la reunión verificada por la agrupación que Ud. preside, en fecha 24 de enero, se resolvió proclamar mi candidatura a Diputado Nacional por la Capital en los próximos comicios.

"Aun cuando es para mí muy honrosa la distinción de que soy objeto por parte de esa agrupación política, siento

en verdad tener que declinarla por razones que no es del caso mencionar, pero agradezco muy sinceramente el recuerdo que se ha hecho de mí, rogándoles



Jorge Newbery al mando de su cutter, inscripto en el Tigre Sailing Club.
Foto: Archivo General de la Nación.

acepten como ineludible la excusa que presento.

"Los saluda con toda consideración

Fdo.: Jorge Newbery".

Dentro del terreno que estamos transitando en relación con la personalidad de Newbery, no debemos omitir la mención de sus incursiones por el tango, en un tiempo en que hacerlo era un poco suicidarse socialmente el hombre, ante el juicio lapidario de la sociedad de que formaba parte.

Por algo será que más de un literato ha manifestado mediante sus escritos, que una de las características constantes de las danzas populares —casi una ley social— es que sus figuras y su música nacen al calor del talento creador y espontáneo de las clases populares de cada país.

En un principio son resistidas y consideradas inmorales por las clases ricas y dominantes, pero indefectiblemente la danza popular, junto con su música, se introduce después con carácter de moda en la alta sociedad.

El vals vienés fue considerado inicialmente "danza lasciva", para convertirse después en el baile obligado de la corte, al extremo que durante las fiestas celebradas en 1876 con motivo del primer Centenario de los Estados Unidos de América, el famoso compositor austríaco Juan Strauss (1825-1899) fue contratado para actuar en Boston, por la nada despreciable suma de CIEN MIL dólares.

Con nuestro tango sucedió algo parecido. Nacido en el suburbio también fue repudiado por la "gente bien" y hasta condenado por la Iglesia, pero más adelante "conquistó el centro" y quedó públicamente incorporado a nuestra cultura como música nacional, en el nivel popular.

En una original fotografía tomada en el año 1905 y llegada providencialmente a nuestras manos, se ven parejas bailando tango en el inolvidable Teatro Victoria, ubicado en la calle que le dio nombre (hoy Hipólito Yrigoyen) esquina San José, de la ciudad de Buenos Aires, donde se destaca luciendo sus habilidades danzantes, la inconfundible silueta del ciudadano argentino que dominaba casi todos los ambientes de la época y cuya mención creemos innecesaria.

Al mismo tiempo sobresalía la categoría del ambiente, acorde con la gracia elegante de las damas y la vestimenta de sus parejas, a la vez que, complementariamente con lo expuesto, sobresalía la decoración en armonía con el piso alfombrado con buen gusto.

En una entrevista que tuvo a bien concedernos la Sra. Lucrecia Ramallo de Salas, llevamos al terreno de la conversación el tema "tango" en relación —claro está— con Jorge Newbery, y grande fue nuestra sorpresa al escuchar de sus labios las siguientes revelaciones:

"Cuando yo era muy jovencita mi familia mantenía el trato propio de nuestro parentesco con los Gradín Casares, que poseían y habitaban una quinta circundada por las calles 11 de Setiembre, Mendoza, Juramento y las vías del entonces Ferrocarril Central Argentino, hoy General Bartolomé Mitre, en pleno barrio Belgrano.

"Nadie ignora que Jorge Newbery era un apasionado de la electricidad y materias afines, como tampoco que en Estados Unidos de Norte América había sido alumno de Tomás Alva Edison, de quien entre tantas otras cosas aprendió el arte de la grabación de discos fonográficos, conocimientos que trajo consigo cuando recibido de ingeniero electricista regresó a nuestro país.

"Aquí se encontró con uno de sus amigos de la infancia que tenía inclinaciones técnicas coincidentes, me estoy refiriendo a Carlos Gradín Casares, con quien a ratos perdidos realizó experimentos referidos a temas de su predilección, con tanto éxito que armaron un aparato basado en un fonógrafo existente en la quinta de los Gradín.

"Ellos sabrían cómo, pero lo cierto es

que grababan noticias y comentarios que tal vez leerían en los diarios, y tras colocar el aparato reproductor sobre una mesa instalada en la esquina de la quinta que daba a Juramento y 11 de Setiembre, lo ponían en funcionamiento para que lo escuchara el vecindario.

"Cuando consideraban que la gente se había reunido en cantidad suficiente cambiaban la programación y reproducían los tangos del momento para que bailaran los que quisieran hacerlo, de manera que en aquellos frescos y perfumados anocheceres de verano, los vecinos gozaban inesperadamente de felices momentos de solaz y esparcimiento.

"Desde ya que eso no le hacía mal a nadie y era todo tan simpático que hasta solía ocurrir que la gente que viajaba en el 'tranwaycito' se bajara para ver qué pasaba y si se cuadraba la oportunidad lucirse con algunos cortes y quebradas. . .".

Por nuestra parte —nunca sabremos porqué— nos abstuvimos de preguntarle a nuestra amable interlocutora, si en aquellas oportunidades ella también bailaba tangos, y con quién. . .

A esta altura del relato, ya nadie debe ignorar que con la misma frecuencia con que concurrió a los centros populares y distinguidos, Jorge Alejandro Newbery se internó en las noches peligrosas del Buenos Aires antiguo, donde no hacía falta toque de queda para que a partir de ciertas horas sospechosas, las calles se mantuviesen completamente desiertas.



Parejas bailando en el Teatro Victoria. . .

CAPITULO XXI

Volvemos ahora al encuentro del Jorge Newbery funcionario y lo descubrimos ensayando en un lugar de Buenos Aires un novísimo tipo de alumbrado al que llamaban "de alcohol carburado", cuya inmediata aprobación trajo como consecuencia la instalación de 208 faroles de ese tipo.

Dicho sistema debió ser suprimido en 1918 cuando se acabaron ciertas reservas, debido a la escasez de material provocada por la Primera Guerra Mundial que duró desde el 28 de julio de 1914 hasta el 11 de noviembre de 1918, pero se lo reimplantó desde 1920 hasta 1931, año en que se lo reemplazó definitivamente por un sistema más moderno.

En junio de 1905 el Tigre Sailing Club llamó a elecciones para el día 30 de dicho mes, a los efectos de integrar una nueva Comisión Directiva, circunstancia en que le cupo a Jorge el honor de ocupar una vocalía por el término de dos años, que se adjudicó con nueve votos.

Como consecuencia de dicha elección y a los efectos de estimular aún más la participación de aficionados en las competencias patrocinadas por ese Club, el 6 de setiembre de dicho año depositó en la sede de dicha Institución, ubicada en la calle Bartolomé Mitre Nº 349, una Copa con su nombre a fin de ser disputada mediante los yates matriculados en la Entidad.

Ese año el mencionado trofeo fue ganado por el señor E. Truman con el yate "ISIS" y su nombre fue grabado en dicha obra de arte como se había estipulado.

Como consecuencia de su permanente búsqueda de horizontes nuevos, en octubre de ese año 1905, en el Tomo 60 de los Anales ya conocidos, se publicó un estudio de Jorge Newbery sobre el tema "Locomoción y Tráfico de la ciudad de Nueva York", que constaba de once páginas y mediante el cual exponía conclusiones aplicables a nuestra Capital Federal.

Con gran visión de futuro, manifestó entonces que la ciudad de Buenos Aires, por su asombroso desenvolvimiento, estaba llamada a alcanzar un gran progreso y, dadas las costumbres que imperaban en la misma, más el carácter de su población cosmopolita, era susceptible de adquirir —como luego sucedió— las prácticas que observaban los habitantes de Nueva York.

Demostrando una vez más su poder de ubicuidad poco común en distintas materias, el 5 de noviembre participó en un importante torneo de florete realizado sobre las pedanas del Jockey Club, donde haciendo gala de la destreza que lo caracterizaba puso en juego su consumada habilidad y venció a sus difíciles oponentes, que representaban lo más granado de los esgrimistas del citado Club.

A raíz de una regata intersocial organizada por el Tigre Sailing Club para llevarse a cabo el 2 de febrero de 1906, y en consideración a su profundo conocimiento del tema, Jorge fue designado "Oficial de Día" por la entidad que agrupaba a los intervinientes.

Antes de finalizar dicho mes, los Anales publicaron un nuevo proyecto de su autoría, titulado "Sistema Telefónico de Nueva York", en el que mediante doce

páginas integrantes del Tomo 61, puntualizaba que *"el desarrollo del teléfono como el del tráfico, o sea del sistema de transporte o traslación, son un muy importante factor de crecimiento"*.

El día 1 del mes siguiente, en reñida elección, fue nombrado vocal de la Comisión Directiva del Jockey Club, cuando dicha entidad contaba con 1.932 socios.

Diez días después, o sea el 11 de marzo de 1906, intervino en una regata a bordo de su cutter y triunfó cómodamente sobre tres competidores.

En una nueva disputa de la Copa "Jorge Newbery" en la que él como cuadraba a la circunstancia actuó como simple espectador, el triunfo correspondió al Dr. A. Vicente López, que intervino en la competencia al mando del yate "Susana", por lo que también su nombre fue grabado en el citado trofeo.



Tras algunos asaltos de espada realizados en la Sportiva, posan, de izq. a der., el Tte. Emilio Paillet; señor Pini; barón De Marchi; ingeniero Jorge Newbery y Tte. Victor Golpe.

CAPITULO XXII

Un tanto inhibidos por la profunda congoja que nos produce lo que pasamos a relatar ahora, apelaremos a las palabras que D. Ernesto Newbery, hermano de Jorge, empleó para referirse a la memoria de su señor padre en oportunidad del fallecimiento de éste, ocurrido el 24 de abril de 1906 en Río Grande, Tierra del Fuego, a causa de una grave enfermedad contraída como consecuencia de las severas condiciones de trabajo y climáticas que debió soportar en la zona referida.

He aquí lo manifestado por Ernesto:

"Nuestro padre tenía un carácter muy especial y una energía tremenda. "Siempre estaba planeando y emprendiendo cosas y este espíritu fue el que lo llevó a alternar sus actividades de dentista con las de minero en la Patagonia.

"En esas tierras desoladas buscó oro con empeño, aunque infructuosamente. Y esta última tarea la cumplió más por dar escape a su enorme dinamismo y su afán de aventuras, antes que por propósitos de lucro".

Quien así opinaba había heredado también el temple y muchas virtudes de su progenitor, y a la vera de su hermano Jorge se estaba adiestrando en boxeo, lo que sin duda llegó a hacer muy bien, ya que en un torneo deportivo realizado en Montevideo el siguiente mes de marzo de 1907, al que sus organizadores denominaron "Juegos Olímpicos", Ernesto



Ralph Newbery aparece en el extremo izquierdo del grabado, apoyado en una pala de mano, durante uno de los cateos que efectuaba en el lejano Sud argentino. Los tubos introducidos en la excavación y las máquinas a palanca, harían suponer que no sólo buscaba metales preciosos, sino también liquidos...

se clasificó campeón de peso liviano y se lo premió con una medalla en cuyo reverso mostraba la siguiente leyenda:



Mediante un documento fechado en el Departamento San Sebastián, de Río Grande, Tierra del Fuego, el juez de paz encargado del correspondiente Registro Civil, certificó que a fojas 2 del Libro de Actas de Defunciones ocurridas en 1906, constaba la siguiente Partida Nº 3:

"En Río Grande, Territorio Nacional de Tierra del Fuego, a los 25 días del mes de abril de 1906, ante mí, Juez de Paz y jefe del Registro Civil, FRANCISCO BILBAO, de 28 años de edad, casado, comerciante, español, domiciliado en este Departamento declaro: que en el día de ayer (24) a las 12.30 p.m., en su casa, falleció RODOLFO NEWBERY, de 58 años de edad, norteamericano, casado, dentista, domiciliado en la calle Moreno Nº 330. Se ignoran los demás datos.

"Leída el Acta, la firmaron conmigo el declarante y los testigos Geremías Cuebas y José Pezzoli, ambos mayores de edad y hábiles para este acto".

Firmado: A. M. Lennan

Firmado: Francisco Bilbao
Juez de Paz

Como puede apreciarse a través del escrito precedente, a su paso por las tierras del Sur, Ralph había dado en calidad de domicilio legal la calle y número de la Repartición a la que estaba afectado en Buenos Aires su hijo mayor, Jorge Alejandro Newbery, quien a la vez que confidente era su mejor amigo.

Nadie ignora que Ralph había sido muy resistido en su época al vaticinar la existencia de oro en aquellas regiones inhóspitas, pero el tiempo se encargó de hacer justicia con sus ideas, ya que, de acuerdo con el Suplemento del diario "La Nación" de Buenos Aires, correspondiente al domingo 13 de junio de 1976, ha vuelto a *"generarse la misma expectativa, pero ahora son científicos argentinos provistos de las más avanzadas técnicas, los que no sólo establecen la existencia del metal amarillo en aquella zona austral, sino que también se aprestan a su conquista".*

Por el mismo medio informativo nos enteramos que se encuentra a cargo de dicha tarea la "Comisión Nacional de Estudios Geoheliofísicos" presidida por el capitán de fragata (R.E.) Federico J. Aragno, y que su Departamento de Geología Económica —creado por él hace cuatro años— está a cargo del Dr. Lorenzo Aristarain.

En los planes más inmediatos de dicho Organismo, figura la prospección sistemática de la Tierra del Fuego, en busca de metales pesados, sobre todo oro y platino.

Tres integrantes de dicha repartición estatal, los señores Nicolli, Gómez Peral y Agustoni, llevaron a cabo su pri-

mer reconocimiento a comienzos de 1976, permaneciendo aproximadamente cinco semanas entre los paralelos 52 y 54, región exacta donde había explorado y muerto Ralph, quien fue enterrado en el cementerio de "La Candelaria", de los padres salesianos, uno de los cuales en ta donde se trasladó por invitación especial de la Armada Nacional.

¡Qué duda nos queda que al escuchar los pasos presurosos de los actuales buscadores de oro, Ralph sonreirá en el fondo de su tumba contra la ignorancia de algunos de sus contemporáneos, que



Ralph Newbery y su amigo Phillips posan en Tierra del Fuego, ante una señal indicadora de puntos cardinales intermedios.

su carácter de asistente espiritual del Campamento de Río Grande, despidió sus restos encajonados sumariamente, al borde mismo de la tumba, la que con el correr de los años fue visitada por su nieto el Dr. Eduardo Newbery (hijo), has- lo tildaron de aventurero, cuando no de loco! sin reparar aquellos críticos gratuitos, como tampoco quien firmó el acta de su defunción, que se estaba documentando la muerte de un luchador que sin mucho ruido y en homenaje a la Pa-

tria de sus hijos, se había naturalizado argentino...

Una de las primeras expresiones de condolencias recibidas por Jorge Newbery y familia a raíz de tan irreparable pérdida, tuvo origen en el Intendente de la ciudad de Buenos Aires, Dr. Carlos Torcuato de Alvear.

Pero como la vida de las personas así como de las instituciones debían seguir su curso, el 12 de mayo de 1906 se procedió a la renovación parcial de la Comisión Directiva del Jockey Club, mediante elecciones tan reñidas como las del pasado mes de marzo. Los electores en número de 180 —decían las crónicas— *"cumplieron su deber cívico"* con el discreto entusiasmo de personas que figuran en los altos círculos sociales y a las que los apasionamientos crudos les están vedados.

Para el nuevo período triunfó la lista encabezada por el Dr. Carlos Pellegrini, ex presidente de la República que lamentablemente habría de fallecer poco después, el 17 de julio de 1906, a quien acompañaba el Dr. Benito Villanueva, presidente del Senado, el ingeniero Jorge Alejandro Newbery y los señores José de Apellániz, Obdulio Hernández, Joaquín de Anchorena, Ignacio Correas, Ricardo Fernández, Alberto Caprile, Adolfo Luro, Enrique Aceval, Tomás Juárez Celman, Alejandro Paz, Juan Carlos Gallegos, Manuel Carlés y Juan Cossio, quienes fueron felicitados efusivamente.

En ese momento socialmente importante para la vida de Jorge Newbery, en Europa proseguía sin descanso la lucha del hombre por dominar el esquivo arte del vuelo.

Pero no sólo en ese aspecto la sociedad porteña mostraba su avidez por mantenerse permanentemente informada de todo cuanto ocurría dentro y fuera de nuestras fronteras, sino también



Un sacerdote salesiano del campamento de Río Grande —Tierra del Fuego—, da su último adiós a quien fuera en vida Ralph Lamartine Newbery.

de las actividades artísticas en cualquiera de sus variantes, en este caso teatrales, por lo que los empresarios pugnaban por traer a Buenos Aires los mejores números capaces de satisfacer plenamente tal demanda.

Por tal causa durante 1906 el público porteño se vio conmovido por la presencia de "la bella Otero" —Carolina Otero— quien venía precedida por justificada fama, puesto que en su época fue considerada *"una artista de marcado relieve, convertida en la atracción máxima de todos los tiempos como primera figura del Follies Bergère"*.

Aquí actuó con resonante éxito en el Teatro Nacional Corrientes, en momentos en que la crítica especializada la consideraba la mujer más bella de Europa.

No sabemos si Jorge Newbery concurrió a presenciar el deslumbrante espectáculo que la contaba como primerísima atracción, pero este hecho aparentemente inconexo tendría su verdadera importancia con el tiempo, por cuanto hallándose nuestro compatriota en París, en 1913, debió intervenir drásticamente para reparar una ofensa que se pretendió inferir a la citada dama, en su presencia.

Tras la muerte de Ralph, su familia fue heredando esta fotografía y conservándola como una reliquia. En un gesto de cariño alguien agregó a Jorge en el extremo izquierdo. Le siguen, de pie, Eduardo, Juan Alberto, Rodolfo, Ana, su padre, Carlos, María de los Dolores, José María Billoch (esposo de Elena) y Ernesto. Sentados: Adela (esposa de Eduardo), mamá Newbery, algo más atrás el niño José María, su hermanito Jorge José y Elena, madre de ambos.





Este "canto al coraje", acompañó a Ralph Newbery desde el escenario de sus hazañas juveniles en Gettysburg, hasta el extremo surcontinental de nuestro territorio.

CAPITULO XXIII

Al ubicarnos nuevamente en las postrimerías de 1906 nos encontramos con que un destacado compatriota nuestro, el señor Aarón Félix Martín de Anchorena (1877-1965) se desempeñaba como secretario honorario de la Legación argentina en París, y afecto como era al apasionante quehacer aeronáutico había optado el año anterior, por ser alumno del profesor en aeroestación D. Raúl Tissandier, con quien —y a veces junto con D. Marcelo Torcuato de Alvear— realizó diversas ascensiones aerostáticas que lo harían calificar después como "visionario, artífice y constructor del primer peldaño de la aeronáutica argentina".

Por otra parte, desde las postrimerías del siglo XIX el famoso precursor brasileño D. Alberto Santos Dumont (1873-1932) se encontraba también en Francia realizando experiencias aeronáuticas, y enterado de que aquel otro sudamericano era tan entusiasta como él en todo lo relacionado con la aeroestación y materias afines, lo invitó a realizar algunas ascensiones con los elementos de su propiedad, estableciéndose entre ambos una estrecha amistad.

Advertido Jorge Newbery de tal situación, e impedido como se encontraba por razones de servicio para viajar a Francia, debió conformarse con intercambiar correspondencia con Anchorena, mediante cartas encendidas de entusiasmo, consciente de que nuestro país no debía permanecer indiferente ante los progresos aéreos que realizaban otras naciones.

Mientras tanto, el ingeniero Santos Dumont, siguiendo los pasos de sus predecesores y atento a que el vuelo con motor debía ser impulsado con toda la fuerza dimanada del cuerpo y del espíritu, inició en julio de 1906 una serie de ensayos con un avión de su construcción, que llevó a cabo preferentemente sobre los campos de Bagatelle, hasta desembocar en el 23 de octubre en que a bordo de su aparato que llevaba inscripta la característica "14-bis" llegó a recorrer 60 metros a una altura media de entre dos y tres metros, marcas que iría superando progresivamente hasta llegar a ser lo que todos sabemos por informaciones difundidas ampliamente.

Tal tipo de noticias eran ávidamente consumidas y rápidamente asimiladas por Jorge Newbery, como si en algún escondido rincón de su alma presintiera que en eso, precisamente, encontraría por fin la mejor manera de expresarle su profundo amor a la patria.

El análisis de la evolución de los hechos, nos induce a suponer que Jorge debe haberse dirigido reiteradamente a su amigo Anchorena, manifestándole su preocupación por el atraso en que estaba a punto de caer la República Argentina ante los ojos del mundo, si de inmediato no se hacía algo para introducir en ella la práctica permanente y formal de un arte a la vez tan antiguo y moderno como era la aerostación, en carácter de primer paso para familiarizar al pueblo con el medio aéreo, e introducir luego otros elementos más evolucionados como lo eran los aeroplanos.

Si fue así, Anchorena debió interpretar como suya la patriótica inquietud de Jorge y, amigo como era de Santos Dumont, entrevistó a éste para que le vendiese uno de sus aeróstatos, cosa a la que Santos Dumont accedió con la me-

jor voluntad y presteza, concediéndole al comprador la elección de un esférico de su preferencia.

Teniendo en cuenta la finalidad a que sería aplicado, su costo de compra y operacional, más otros detalles que hacían al caso, nuestro compatriota optó por un globo construido en Francia, en tela de algodón, por Maurice Mallet y Hnos., instalados en 10 Route du Haure á Puteaux (Seiné), con el que realizó algunas ascensiones en aquel país, donde como ya se dijo practicaba dicha actividad desde 1905, año en que, como se recordará, Jorge estuvo en París.

El esférico todavía innominado contaba con 33 mallas de red, poseía una capacidad de mil doscientos metros cúbicos y era inflable a gas.

Anchorena contrató allá los servicios del técnico en inflación de globos, don Louis Faberes, con quien se embarcó en Francia con destino a Buenos Aires, trayendo el globo y todos los elementos complementarios indispensables para las futuras ascensiones.

Desde el momento en que Anchorena inició en París los trámites relatados, hasta que regresó a la patria junto con el material y Faberes, sucedieron en nuestro país algunos acontecimientos deportivos que por hallarse relacionados con Jorge Newbery, no quisiéramos pasar por alto.

Tal lo ocurrido el 29 de abril de 1907, en que después de algunos trámites que parecían no tener fin, Jorge venció en un asalto llevado a cabo con espada, nada menos que al campeón francés Jean Berger.

A partir de ese momento toda su actividad deportiva comenzó a ser un tanto espaciada, puesto que su mente y su corazón, a los 32 años de edad, ya tenían dentro de sí el germen de una pasión irrefrenable, que en sucesivas etapas lógicas, armónicas y bien concebidas, lo llevarían a darse la mano con la gloria.

No trató entonces de fijar un límite a las inquietudes que bullían en su interior, porque entendió que desde siempre la civilización transformó en necesidades imprescindibles, todo aquello que al principio pudo caber en la mente del hombre como una mera ambición.

También sabía Newbery que ciertas aspiraciones populares siempre fueron ostensiblemente resistidas y por eso, dentro de sus posibilidades él dio y daría a la comunidad de que formaba parte, todo lo que ella merecía.

¡Y todavía más...!

Pero ese sentimiento tenía principio de ejecución en su propio hogar, amando a su madre y adorando a sus hermanos con ese cariño tibio y comprensivo, casi paternal, adquirido a la sombra del ejemplo de los suyos, lo que demostró reiteradamente mediante gestos que en su momento parecieron no tener mayor trascendencia.

Y más de una vez, en reemplazo de su padre eventualmente ausente, compró para sus hermanitos juguetes en general, tales como biciclo, carritos, chatitas, hamacas y hasta un petiso de andar que hacía las delicias de los chicos.

El gran entusiasmo demostrado más de una vez por su hermano Rodolfo hacia ese animal, extendido luego a toda la raza caballar, lo llevó a éste a adquirir en ese año 1907 un ejemplar más ágil y veloz, pero como no le alcanzaba el dinero para hacer frente a tamaña erogación le solicitó un préstamo a Jorge y, a partir de ese momento, la caballeriza instalada en los fondos del hogar de la calle Moldes, contó con otro pensionista llamado "Melgarejo" al que Rodolfo hizo correr después con suerte diversa en los hipódromos oficiales de la época.

Y como quien siembra recoge, el 17 de setiembre de 1907 el Touring Club Argentino nombró "Socio Fundador" a Jorge Newbery, a sugerencia de su creador el ingeniero Horacio Anasagasti, quien desde el primer momento en que se conocieron comprendió, al igual que Jorge, las muchas cosas que podrían llegar a realizar juntos.

CAPITULO XXIV

En circunstancias en que el país todo se asombraba ante la inminencia de la primera ascensión —que habría de ser auténticamente nacional— del globo traído desde Europa por el señor Anchorena, casi en el extremo Sur de la Argentina continental, recostado sobre el litoral atlántico y más precisamente en Comodoro Rivadavia, el 13 de diciembre de 1907 se produjo el milagro de la surgencia de oro negro, de gran calidad y en abundancia, como si la tierra adhiriese al esfuerzo del hombre en su denodado empeño por transitar cada día más veloz, las distancias sin fin del planeta y su todavía desconocido espacio circundante.

El mérito de dicho descubrimiento se le atribuye al ingeniero D. José Fuchs, ocurrido en circunstancias en que por mandato de la entonces División de Minas, Geología e Hidrología trataba de proveer de agua potable a la población, oportunidad en que el equipo a su cargo halló un yacimiento de petróleo a 530 metros de profundidad, en el pozo que denominaron "Nº 2", cuya perforación corrió por cuenta del auxiliar Juan Multeado, que se encontraba al mando de un equipo constituido por cinco obreros.

El siguiente fue el mensaje que le sucedió al del descubrimiento:

—13 de diciembre de 1907

G-Minas —Buenos Aires—

"Perforación sigue bien; profundidad: 539 metros. Inyección sube siempre espesa con kerosén. Aumento hubo muy poco. Se está en un terreno que es casi *imposible pasarlo de tan duro. Garantimos que es kerosén de la mejor calidad. Todo en buen estado.*

Beghin y Fuchs"

Los países iberoamericanos que padecieron hasta aquel momento y en forma más directa las presiones de las empresas petroleras internacionales, fueron la República Argentina y México. La primera había comenzado en 1860 a importar querosene americano o "aceite de chapapote" (o chapopote), voz mejicana que significa: asfalto que sobrenada en los lagos.

Entre 1865 y 1875, se produjeron en nuestro país varias tentativas de explotación nacional en los yacimientos jujeños, mientras que en la década de 1880 se realizaron intentos en las provincias argentinas de Salta y Mendoza bajo la influencia de capitales nacionales, pero estos propósitos chocaron contra el grave obstáculo de los elevados fletes, regulados por las empresas que explotaban los servicios ferroviarios.

En 1907, como quedó dicho, convergieron rápidamente sobre los nuevos yacimientos, los intereses que se constituyeron en torno a la "Standard Oil" y la "Argentina Gulf Oil Sindicate Ltd.".

Al mismo tiempo crecía en Buenos Aires, a ritmo acelerado, el interés de toda la ciudadanía por saber qué ocurriría con el primer intento aerostático total y definitivamente argentino.

De acuerdo con las misivas intercambiadas entre Newbery y Anchorena mientras éste se encontraba en Francia, Jorge lo esperó en el puerto de Buenos Aires y fue el primero en escuchar sus

palabras encendidas de esperanzado entusiasmo, basado en la atención que desde un primer momento habían prestado a sus propósitos las autoridades civiles y militares, que conscientes del progreso mundial habido en la materia, prometieron su apoyo vivamente interesadas en el magnífico esfuerzo que iban a emprender, en exclusivo beneficio del ser nacional.

La identificación de ambos en relación con la importancia del acto histórico que se avecinaba y que ellos estaban llamados a protagonizar, fue total e inmediata, y para ratificarlo no necesitaron ni Newbery ni Anchorena, echar mano al recurso común del desborde verbal.

Mientras tanto allá abajo, en la bodega del barco, entre bultos, colchones, canastos, baúles, arcones y demás, se encontraba un globo aerostático huérfano de nombre, pero no olvidado por quienes ahora en cubierta le darían poco después un soplo bautismal de vida, mediante la inscripción en el hemisferio inferior de su tela, a la altura del séptimo paralelo y con letras rojas, una denominación de alta resonancia en el corazón de los argentinos:

PAMPERO



Un técnico inspecciona el estado de un globo, previo a su inflado. Las sombras sobre la envoltura indican la presencia de más personas.



CAPITULO XXV

Recién a partir del Pampero y aun antes de su primera ascensión en nuestro territorio, la República Argentina tomó conciencia de la impostergable necesidad de participar en el esfuerzo común de la humanidad por alcanzar el dominio del espacio, un poco tarde tal vez, pero no apartada del camino que imponía su heroica tradición de confraternidad, patriotismo y coraje.

El suelo argentino pudo haber dado bastante antes de la llegada del Pampero, personalidades aeronáuticas iguales o superiores a los Ader, los Wright, los Tissandier y los Dumont, pero la hora de la verdad ya estaba cerca y frente a ella eran inútiles las inexcusables lamentaciones por todo lo no hecho.

Ante la justificada ansiedad provocada por la espera en todos los niveles de la vida nacional, y la inevitable expectativa que surge siempre ante la inminencia de las cosas nuevas, los protagonistas potenciales de nuestra apertura aeronáutica decidieron fijar como fecha tentativa para la primera ascensión, el 24 de diciembre de 1907, y lugar de arranque los terrenos de la Sociedad Sportiva Argentina ubicados en Palermo, frente al Hipódromo Argentino, en el lugar exacto donde actualmente se halla instalado el Campo Argentino de Polo, antes Avenida Alvear Nº 1325 y hoy Avenida del Libertador entre Concepción Arenal y Dorrego.

Dicha asociación deportiva, obra del barón Antonio de Marchi, constituyó durante la primera década de este siglo la más grande institución americana en su género, donde todos los domingos se reunían millares de niños para realizar ejercicios matinales de calistenia, gimnasia y juegos atléticos.

En su espacioso estadio se desarrollaron también brillantes reuniones de ciclismo, motociclismo, automovilismo, hipismo, carreras de sulkys, domas de potros, ejercicios policiales, simulacros de incendio con demostraciones del Cuerpo de Bomberos y tantas otras actividades concordantes con las finalidades sociales y de bien público contenidas en el espíritu de la entidad.

Dado que el intento que se proponían llevar a cabo Anchorena y Newbery contaba con el entusiasta apoyo del pueblo y circunspecta aprobación del gobierno, a Jorge no le costó mucho en su carácter de jefe de Alumbrado de la comuna capitalina, gestionar ante la correspondiente usina de gas el tendido de una línea especial hasta el lugar antes mencionado, para el oportuno inflado del globo con un fluido igual al que por primera vez en el mundo fuera utilizado en 1852, a los mismos fines, por el veterano aeronauta inglés Charles Green.

Cabe consignar aquí que según su grado de pureza, el gas de alumbrado extraído de la hulla, tenía un poder ascensional de más o menos 0,75 kilogramo por metro cúbico.

La difícil tarea de inflado y demás, que a la vista del lego podría parecer sencilla, se veía facilitada por la presencia y dirección del profesional en la materia D. Louis Faberes, dado su dominio de todas las reglas aplicables a las operaciones preliminares al despegue, que a grandes rasgos involucraban las siguientes tareas: verificación de la manga portadora del gas hasta el lugar

del inflado; elección de un espacio apto al alcance de dicha manga, ubicación del globo en posición adecuada para colocarle la válvula superior y la manga apéndice, colocación de la red sobre la envoltura o globo propiamente dicho, inflación, ligadura del aro de suspensión, sujeción de la barquilla, verificación del desgarre, colocación de los sacos con lastre, ídem del guide-rope o cuerda guía, ubicación de los instrumentos, amarre provisional del globo, cierre del apéndice, ascenso de los tripulantes, mente el éxito o el fracaso de la idea de fundar entre nosotros una institución capaz de tomar a su cargo el fomento de la aeroestación, no solamente en su faz deportiva, sino también para facilitar a los hombres de ciencia un medio positivo e inmediato que les permitiese realizar *in-situ* imprescindibles observaciones atmosféricas.

Una vez trasladado el globo al estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, se procedió a iniciar su inflado mediante la correspondiente cañería tendida para el



En el estadio de la Sociedad Sportiva, se inicia la primera inflación del globo "Pampero" en la República Argentina.

pesada de partida, equilibrio antes de la partida, última verificación del conjunto y suelta del aeróstato, orden ésta que únicamente la puede impartir el piloto.

Pero antes de llegar a ese momento, detengámonos un instante para enterarnos de ciertos prolegómenos.

El señor Anchorena así como Newbery, fueron conscientes desde un primer instante, que la ascensión que iban a emprender habría de decidir categórica- caso por la Compañía de Gas del Río de la Plata.

Contando con la colaboración de veinte soldados pertenecientes al Regimiento de Granaderos a Caballo y bajo la dirección del técnico francés antes citado, a las diez de la mañana del día 24 de diciembre de 1907, se dio comienzo a la operación de inflado, que hubo de suspenderse cinco horas después, debido a que la falta de caudal y presión en la



Durante la inflación del globo "Pampero", era evidente la preocupación del señor Aarón de Anchorena, debida a la lentitud del llenado, a falta de un adecuado caudal de gas en los conductos de alimentación instalados en la Sportiva.

cañería no permitió en ese lapso llevar más allá de la mitad de su capacidad el despliegue de la envoltura, ya que donde hacían falta conductos de 12 pulgadas las había de sólo 3.

Afortunadamente las buenas condiciones atmosféricas permitieron mantener al aeróstato con la forma alcanzada, a la espera de obtenerse nuevamente condiciones favorables en la cañería para completar el inflado, cosa que recién ocurrió a la madrugada del otro día.

Mientras tanto el viento persistía del cuadrante Oeste, y en previsión de que al ascender el Pampero fuese impelido hacia el Río de la Plata, el ministro de Marina, que había sido informado previamente del intento, dispuso mantener alerta dos torpederas, una en Dársena Norte y otra en La Plata.

Por su parte el señor Anchorena ordenó que la lancha "Pampa" de su propiedad se pusiera en seguimiento del aeróstato tan pronto se lo advirtiera en el aire.

Con esta última mención, la de la lancha, queda explicada la razón del nombre inscripto en los salvavidas que el Pampero lucía en costados opuestos de la barquilla.

El trágico recuerdo de los Silimbani se asoció durante mucho tiempo con la idea de "circo y muerte", de manera que la aeroestación hacía dudar a los sectores oficiales cuando debían decidir públicamente la autorización de su práctica, lo que constituyó por larga data una barrera verdaderamente infranqueable.

Pero llegó el Pampero y entonces la colaboración de los soldados pertenecientes al Ministerio de Guerra y Marina, más los desplazamientos de barcos afectados a la Armada, dieron a entender, por fin, que aquellas prevenciones habían sido superadas.

Reanudada la operación de inflado desde primera hora del día siguiente y ante la inutilidad de los esfuerzos para sobrepasar en tiempo apropiado la vigesimosegunda de las treinta y tres líneas de mallas que debían alcanzarse, siendo las 11 horas de la mañana del 25 de diciembre de 1907, don Aarón de Anchorena procedió al pesado del globo y dio la clásica orden de "lachez tout" (soltad todo) que traducido a nuestra manera de expresarnos se sintetiza en un ¡LARGUEN!

Adecuadamente distribuidos entre el aro de suspensión y la barquilla de sólo un metro cuadrado de base, los aeronautas llevaban a bordo el siguiente instrumental y elementos: un barómetro,

un altímetro, un estatoscopio, un catalejo, una cámara fotográfica, dos salvavidas de la lancha Pampa, un ancla terrestre de 40 kg de peso, con 50 metros de cuerda, una cuerda guía o guide-rope y media docena de bolsas de lastre con un total de 230 kg de arena.

Podrá llamar la atención que en ese vuelo los tripulantes no llevaran brújula, pero ello lo explica el hecho de que el globo aerostático, bajo ciertas condiciones meteorológicas va girando lenta y permanentemente sobre sí mismo, lo que hace inoperante el uso de aquélla.

"Este fenómeno se produce porque el choque de los rayos solares sobre el casco esférico pone en movimiento las moléculas del gas, las cuales tratan de ocupar su orden de densidad en forma continua".

Desde ya que eso no quita que se lleve brújula como elemento complementario para orientarse en tierra, los tripulantes, después del aterrizaje, si así lo exigieran las circunstancias.

Volvemos al Pampero y como nadie mejor que los protagonistas podrían ha-



El 25 de diciembre de 1907, antes de darse por terminada la inflación del "Pampero", posan ante el citado aeróstato, de izquierda a derecha, los señores Thays, Newbery y Lavallol.

Dicho fenómeno de rotación fue claramente explicado por el brigadier Angel María Zuloaga (1885-1975) en su libro titulado "Tres episodios de la aviación argentina", en los siguientes términos:

cernos vivir mediante un relato las emociones y peripecias de aquella histórica ascensión, le cederemos la palabra a Jorge Newbery, quien se nos aparece de pronto mostrándonos la recia calidad de su prosa, armoniosamente adornadas



Está llegando a su término el inflado del "Pampero", con la inestimable colaboración del personal militar mencionado en el texto.

con delicadas expresiones poéticas.

He aquí su relato:

"¡LARGUEN...! y el Pampero abandonó la tierra, elevándose gallardamente por los aires, en aquella inolvidable mañana de Navidad.

"Abajo quedaban los amigos cuyos cariñosos saludos no podíamos retribuir porque apenas iniciada la ascensión, hubo para los que íbamos en el globo un instante de emoción: la cuerda que cerraba el apéndice no se había desatado y corríamos el peligro de que el globo se rajara al dilatarse el gas.

"Hubo pues que poner toda nuestra atención en conjurar el peligro, y mientras mi compañero de excursión, Aarón Anchorena, montado sobre el aro de amarre subsanaba el defecto, yo arrojaba lastre para que ascendiera pronto el globo, porque había que evitar un choque también con los alambres telefónicos o con la cúpula del edificio del Hipódromo, hacia cuya dirección nos impelía el viento, después de haber dejado el campo de la Sociedad Sportiva, punto de partida.

"Salvado el peligro y a mayor altura el globo, pudimos entonces gozar la impresión arrobadora de infinita calma y aislamiento que se experimenta allá, en el espacio de los mundos, entre las nubes que cruzan el firmamento.

"Es necesario ser poeta para describir emociones que invaden el alma cuando uno se encuentra en esas maravillosas regiones de soledad y de silencio: se siente otra vida, se sueña. Un inspirado numen encontraría en medio de aquella inmensidad ternísimas inspiraciones para producir las más sentimentales estrofas.

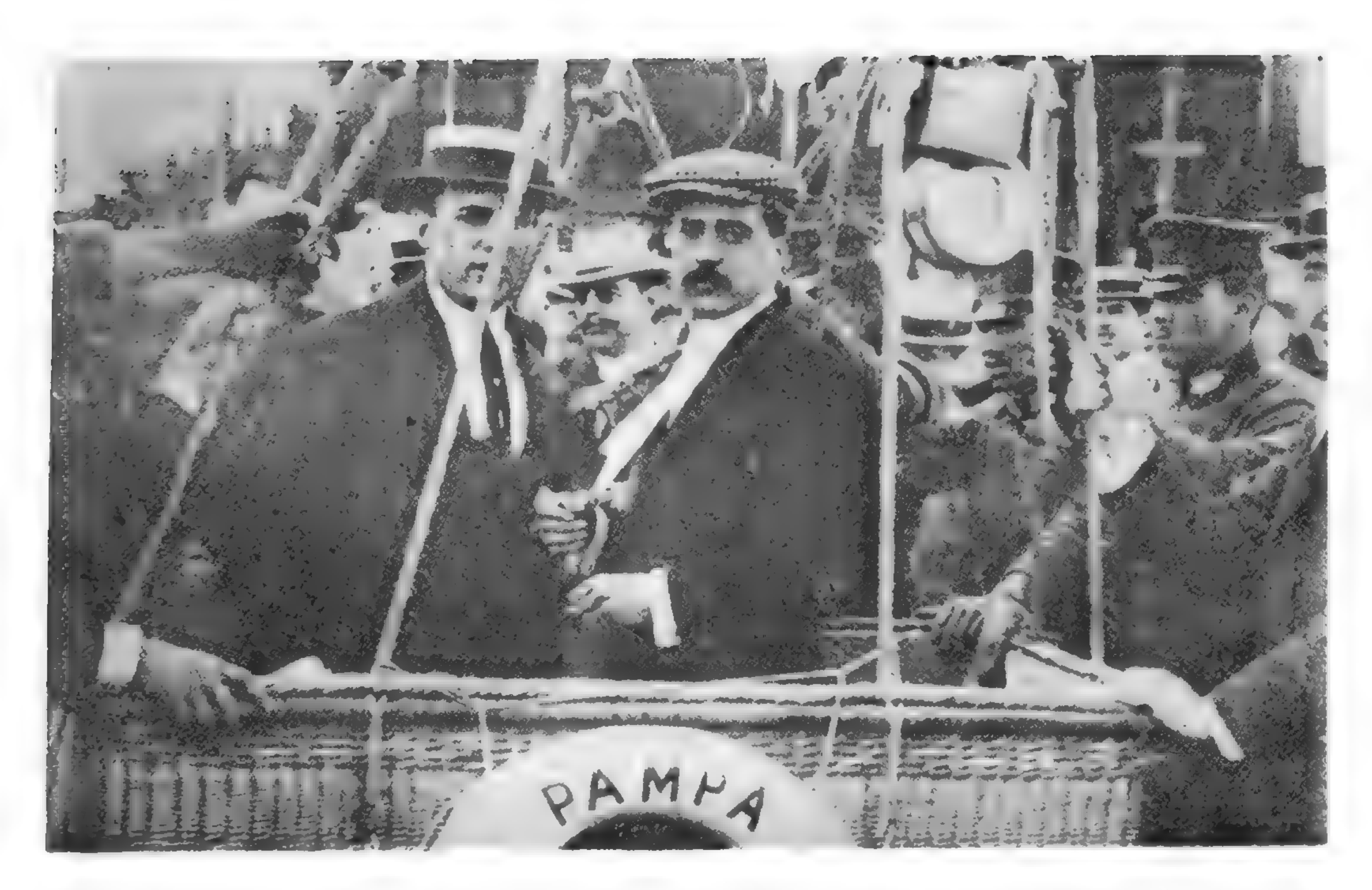
"Vista desde la barquilla la tierra se presenta en todo su esplendor y a medida que el globo se eleva todos sus defectos de estética desaparecen. El panorama que la vista abarca en la tierra se dibuja con nitidez maravillosa y la sensación que produce es inenarrable porque no hay con qué compararla; parece que todos los sentidos se refundieran en un solo sentimiento de sublime admiración.

"Nuestra capital y La Plata hacia un costado; abajo Martín García, la Colonia hacia el otro y en distinta admiración San Fernando, Tigre, los ríos Paraná y de las Vacas, todo se domina distintamente, como si fuera un plano, pero natural y resplandeciente con todos los colores que la naturaleza ha fijado.

"El Delta cuyos brazos plateados se deslizan por entre las islas que ostentan todos los tonos del verde de tan exuberante vegetación, ofrece un panorama encantador, y ante tanta magnificencia, tanta solemnidad, uno detiene un momento la imaginación para pensar cómo es posible que allá abajo, en la tierra, existan seres desgraciados por pequeñas contrariedades o insignificantes detalles de la vida.

"El viento nos lleva hacia el Norte, un grado al Este, con una velocidad de 28 kilómetros por hora. El barómetro indicaba 700 metros y a esa altura el globo detuvo su marcha ascensional, y navegando en equilibrio llegamos sobre el banco Santa Ana, que queda a mitad, más o menos, de la travesía del río, que separa Buenos Aires de la costa oriental. En este punto el estatoscopio nos indicó descenso, el cual se produjo rápidamente. El sol había sido cubierto totalmente por una serie de nubes, cuya humedad produjo al globo tal contracción de gas que en un abrir y cerrar de ojos nos encontramos casi tocando el agua. Esos momentos fueron de emocionante expectativa. Para no caer al río hubo necesidad de sacrificar la mayor cantidad de lastre. La velocidad con que bajaba llegó a afectarnos los oídos, en los que sentimos un agudísimo y molesto zumbido.

"Ya a diez metros del agua, libre el aeróstato de su mayor peso, después de haber arrojado nosotros con la mayor rapidez posible casi todo el lastre, volvió a elevarse majestuosamente como



Ya todo está dispuesto y sólo falta la voz de ¡LARGUEN! para que se produzca el feliz alumbramiento del poder aéreo argentino.

salvándose de una muerte segura después de librar también de un contratiempo a sus tripulantes; pero con todo ello no quedamos fuera de peligro de volver a caer en el agua, pues la velocidad del viento en esa altura no era bastante para asegurarnos el descenso en tierra, aparte de que su dirección habia variado y nos llevaba con rumbo NE., ¼ de grado al Este. Era desde luego imprescindible buscar en las capas superiores un viento más fuerte, que nos condujese al otro lado del río.

"Solamente nos quedaban 10 kilogramos de arena cuyo valor para nosotros en esos momentos era mayor que el 'radium', de manera que al arrojarla lo haciamos con el mayor tino, implorando al mismo tiempo un rayo de sol que para el globo sería como un beso de cariño, pues la dilatación del gas era el único medio de ascenso con que contábamos.

"De pronto y como cediendo a nuestros ruegos el manto de nubes se abrió y apareció radiante el sol, brillando con toda su intensidad. Entonces el Pampero, como atraído por los encantos del poderoso astro, subió cual si quisiera llegar hasta él para besarlo y agradecerle su cálida caricia. Seguimos subiendo siempre hasta llegar a 3.100 metros, donde hallamos lo que nos hacia falta: un viento huracanado que soplaba a más de CIEN kilómetros por hora, el cual nos llevó en pocos instantes hasta el territorio de la República Oriental del Uruguay, manteniendo el globo siempre el mismo nivel de altura.

"Sintiendo un intenso frío cruzamos por arriba de la Colonia de Santa Rosa, cuya campiña recuerda mucho a la Francia; el cultivo de sus chacras y la variedad de colores que ofrecen los centenares de puntos que se descubren y que representan igual número de parvas de trigo y lino, hace que el cuadro contemplado desde las alturas sea sencillamente hermoso.

"A esta altura el globo se mantuvo en equilibrio durante 35 minutos y recorrimos una distancia de 52 kilómetros hasta pasar por arriba de la estancia del señor Tomás Bell, en el Departamento de la Colonia.

"Sobre este punto el globo inició su descenso y con tal motivo nos llegó otro momento de intensa emoción, pues contábamos con muy poco lastre y no podíamos, por consiguiente, contrarrestar la aceleración de la caída, pues la velocidad se hacía alarmante. Nuestra ansiedad era grande pero necesitábamos dominarla, puesto que en el instante de bajar es cuando el aeronauta debe encontrarse más dueño de sus facultades para operar reflexivamente, sobre todo si el descenso del globo se presenta con algunos peligros.

"Cuando estábamos a 100 metros de la tierra, mientras Anchorena se ocupaba de arrojar todo lo que había en la barquilla yo corté las amarras del ancla, que dejé caer cuando nos faltaban unos 50 metros para tocar tierra. En nuestro afán de aminorar la rápida caída del Pampero, hubo que sacrificar hasta la máquina fotográfica, en cuya cámara teníamos las primeras vistas tomadas desde las alturas en nuestro país.

"El globo, libre del peso de los adminículos de la barquilla y los 40 kilogramos del ancla detuvo su velocidad de descenso, quedando como suspendido en el espacio, pero siguiendo a un mínimo nivel la dirección del viento hasta tocar la tierra suavemente, para volver a subir 50 metros, arrastrando el ancla en un trayecto como de 300 metros, hasta que yo me posesioné de la cuerda de la sopapa y Anchorena de la de desgarre, y cediendo el aeróstato al impulso del viento se recostó lentamente en la tierra, ya casi desinflado, como vencido honrosamente en la lucha mantenida con los aires, en sus dominios. El Pampero no presentaba ni un solo rasguño.

"Sentados Anchorena y yo sobre la canasta volcada en tierra, nos miramos con una sonrisa de satisfacción y como inspirados por un mismo sentimiento nos estrechamos fuertemente las manos deseándonos un '¡Merry Christmas!' y un '¡Happy New Year!' (¡Feliz Navidad y Año Nuevo!)."

A tan vívido relato corresponde agregar que cuando se vieron en el aire sobre territorio uruguayo y a fin de no alejarse demasiado de los caminos que convenían al regreso, tras dos horas y cinco minutos de navegación, los aeronautas recalaron con absoluta normalidad en el lugar mencionado por Jorge Newbery, distante unas siete leguas de la costa.

Según se desprende del relato, en este caso no existió el tradicional bautismo aéreo, tal vez porque Jorge Newbery ya habría sido bautizado en Francia, allá por 1905...

Era esa la duodécima ascensión del señor Anchorena y su octava con el mismo esférico, por cuanto las siete anteriores con dicho aeróstato las había realizado en Francia.

El éxito fue total y lo sería también decisivo, si consideramos que prácticamente acababa de consagrarse piloto aeronauta, quien habría de convertirse un día en la figura símbolo de la aeronáutica nacional argentina.

Cuando todo hubo terminado, ambos procedieron con la ayuda de algunos circunstantes a acondicionar dentro de la barquilla la totalidad del material remanente, respetando cuidadosamente el orden que exigían las normas en vigor para ese tipo de tareas, y luego pusieron todo al resguardo de la estancia en que habían aterrizado, hasta que los tripulantes y el material se reintegraron al país, seguramente a bordo de la lancha Pampa, equipada con un poderoso motor de 200 HP, que ya los estaría esperando en el cercano puerto de Colonia del Sacramento, de la vecina República Oriental del Uruguay.

Una vez en tierra hermana y un tanto aligerado Jorge de su tremenda carga de emociones, se le preguntó qué sen-



Si bien esta fotografía no corresponde a la ascensión descripta, he aquí la esbelta imagen que solía ofrecer el globo "Pampero".

sación había experimentado durante su reciente ascensión, a lo que respondió sin vacilaciones: *¡qué quiere que le diga, esto es el futuro!*

Cuando desde la otra banda del Plata llegó a nuestro país la noticia que anunciaba la feliz terminación del intento, puede asegurarse sin lugar a dudas que la algarabía fue general, y en esa noche de Navidad, el entrechocar de copas tuvo un motivo más para justificarse.

Y brindaron los Newbery, los Anchorena, los Faberes, los más altos jefes del Ejército y la Armada, los soldados del Regimiento de Granaderos a Caballo y el pueblo todo que con fervor unánime paladeaba el triunfo como propio.

Por otra parte el periodismo se puso a la altura de las circunstancias y aquellos hombres de prensa de la primera hora se hicieron acreedores al juicio consagratorio de eminentes autores, como por ejemplo del laureado escritor D. Antonio de Biedma Recalde, cuando dijo a través de uno de sus memorables documentos literarios:

"No por sabido, de ordinario se olvida la influencia benéfica que tuvo la prensa diaria y periódica en el advenimiento y desarrollo de la aeronáutica. Aun en épocas en que los experimentos poco o nada podían avanzar, porque lento también era el progreso de la técnica e industria en que aquéllos debían apoyarse, la prensa en general fue el mejor basamento de que se dispuso para la consolidación de cada adelanto, por pequeño que fuera, merced a la simple divulgación de sus noticias".



CAPITULO XXVI

Es indudable que las miras de Anchorena y Newbery, apuntaban más allá de la simple realización de un acto aeronáutico para su goce personal, y si acaso quedaban flotando en el ambiente algunas incertidumbres, ellas recibieron de inmediato un terminante mentís, ya que sólo siete días después de la histórica ascensión, se iniciaron conversaciones con miras al futuro aeronáutico nacional, durante una importante reunión llevada a cabo el 1 de enero de 1908 en la "Confitería del Aguila", propiedad de los hermanos Canale, sita en la calle Florida Nº 178, como consecuencia de la cual, el 13 de enero de ese año, un selecto grupo de elegidos vio sus deseos del *"Aéreo Club Argentino"*, así llamado según el ACTA correspondiente.

En efecto; a las 21 horas de aquel día memorable se realizó en el local de la Secretaría de la Sociedad Sportiva Argentina, ubicada en Florida Nº 183, la Asamblea constitutiva de lo que habría de ser durante muchos años la institución rectora de la aeronáutica nacional, pese a su carácter esencialmente privado y deportivo.

A pesar de la enorme importancia del acontecimiento, el Acta primigenia era manuscrita y decía simplemente:

ACTA DE FUNDACION

"En la ciudad de Buenos Aires, a los trece días del mes de Enero del año mil novecientos ocho, reunidos los Señores que suscriben resolvieron dar por constituido el "Aéreo Club Argentino", con el objeto de fomentar el desarrollo de todas las ciencias relacionadas con la **Aereostación**".

De atenernos a las firmas estampadas al pie de la referida acta, habrían participado de dicha asamblea, las siguientes personas mencionadas por orden alfabético: Diógenes Aguirre, Jorge Alemandri, Horacio Anasagasti, Aarón Martín Félix de Anchorena, Carlos Aubone, J. Amadeo Baldrich, Jacques Bedel, Julio Callejas, Waldino Correa, Juan Cossio, Manuel J. Costa, Alberto M. D'Alkaine, Edgard D'Alkaine, Guillermo Davezac, Luis P. Estévez, José I. Gálvez, Miguel Sorondo, Fernando Gowland, D. Iglesias Ortega, Gustavo M. Landívar, Ricardo Lavalle, Luis F. de Lemoine, Sebastián Lezica, Luis B. Loredo, Arturo M. Lugones, Alberto R. Mascías, Carlos Morra, Juan M. Mouras, Ramón J. Muñoz, Eduardo Newbery, Jorge Newbery, Julián B. Passo Viola, Alfredo M. Quintana (hijo), Manuel Ramos Vivot, Félix Rivas, Emilio Sassenus, Federico Scharrer, Carlos Serzal, Juan P. Sustaita, Juan Carlos Vivot, L. H. Zimmermann y Roberto Zimmermann.

A pesar de que estuvieron presentes durante la histórica reunión, al pie del acta no figuraban las firmas de los señores Alberto de Bary, Isaac de Oliveira Cézar y el barón Antonio de Marchi, lo que daría por sentado que en lugar de

reunirse 42 personas lo hicieron 45.

He aquí completa el Acta Nº 1 del "Aero Club Argentino".

—Primera Asamblea: *Preside la misma el Sr. Aarón de Anchorena, actuando como Secretario el Sr. Ing. Jorge Newbery - Constitución del Aero Club Argentino - Nombramiento de la Comisión Directiva - Constitución de la misma, distribución de cargos - Aceptación de los Estatutos.*

"En Buenos Aires a los trece dias del mes de Enero del año mil novecientos ocho, reunidos una mayoria suficiente de adherentes en el Salón de la Sociedad Sportiva Argentina con el objeto de cambiar ideas sobre la organización del Aéreo Club Argentino, fue invitado a presidir el acto el señor Aarón de Anchorena, actuando como Secretario el Sr. Ing. Jorge Newbery.

"Abierta la Asamblea después de haber explicado el Sr. A. de Anchorena en breves palabras el objeto que la constituia, fueron sometidos a su deliberación los siguientes puntos:

1º — Dar por constituido el Club con el número de adhesiones recibidas.

2º — Nombrar un grupo de siete personas y dos suplentes de cuyo seno se distribuirán los cargos correspondientes a la Comisión Directiva.

3º — Dar amplias facultades a dicha Comisión para la organización y tratar las primeras gestiones del Club, con cargo de dar cuenta en la próxima Asamblea.

4º — Leer los Estatutos confeccionados con tal objeto.

"Previo un cuarto intermedio —proseguia el acta— y cambio de ideas consiguientes al respecto se resolvió:

1º — La primera cuestión por aclamación.

2º — La segunda cuestión previa la votación del caso resultó electa la Comisión Directiva conforme a la siguiente lista, los señores:

AARON DE ANCHORENA
Coronel LUGONES
JORGE NEWBERY
ALBERTO DE BARY
Mayor W. CORREA
Barón ANTONIO DE MARCHI
SEBASTIAN LEZICA
ROBERTO ZIMMERMANN
General ISAAC DE OLIVEIRA CEZAR

y acto continuo se reunió la Comisión nombrada y se distribuyeron los cargos en la forma siguiente:

Presidente:
Sr. AARON DE ANCHORENA
Vicepresidente 1º:
Coronel LUGONES
Vicepresidente 2º:
J. NEWBERY
Secretario-Tesorero:
ALBERTO DE BARY
Vocales:
Mayor W. CORREA
Barón ANTONIO DE MARCHI
SEBASTIAN LEZICA
Suplentes:
ROBERTO ZIMMERMANN
ISAAC DE OLIVEIRA CEZAR

"que sometida a la aprobación de la Asamblea la distribución de dichos cargos fue aprobada por unanimidad.

"3º — Quedan aceptados por unanimidad los Estatutos.

"Previa lectura de la lista de adherentes inscriptos hasta la fecha, se levantó la sesión, comunicándose a la Asamblea que en oportunidad se citará a Asamblea general para dar cuenta de los trabajos efectuados por la Comisión.

Firmado: Aarón de Anchorena"

Si bien a veces no resulta de nuestro agrado transcribir textualmente ciertos documentos tenidos a la vista, es obvio que la autenticidad de algunos nos obliga a hacerlo para no torcer el significado de su letra y de su espíritu, tal el caso del Acta subsiguiente, o sea la Nº 2, que dice exactamente:

"Sesión del 23 de enero de 1908

"En Buenos Aires a los veinte y tres días del mes de Enero del año mil novecientos ocho, se reunieron los Señores Socios que componen la Comisión Directiva bajo la presidencia del señor Aarón de Anchorena, e inscriptos al marjen (sic).

(Los cuales fueron solamente A. de Anchorena, Jorge Newbery, coronel Lugones, Oliveira Cézar y mayor W. Correa).

"Leída y aprobada el Acta de la sesión anterior se resolvió lo siguiente:

"Fijar al Secretario D. Osman Pérez Freire la suma de Cincuenta pesos mensuales, la que será aumentada cuando el Club tome mayor desarrollo.

"Al Cobrador D. Ramón Alonso el 10 por ciento como comisión de cobranza.

"Imprimir Estatutos y fórmulas necesarias.

"Ordenar a la Compañía de Gas coloque cañería en el terreno baldío de Tornquist.

"Pasar una nota a la Sociedad Sportiva Argentina por el local que facilita y por valiosa ayuda.

"Pasar una nota al Sr. Ministro de Marina comunicándole que ha sido nombrado Presidente honorario de dicho Centro.

"Fijar los días jueves para las reuniones de Comisión Directiva.

Firmado: Aarón de Anchorena"

Como queda dicho, mediante el correspondiente acto se sancionó la formación del primer club aéreo de toda América, al que a partir de aquí llamaremos AERO CLUB ARGENTINO y no "Aéreo Club Argentino", como rezaba el Acta de Fundación, no porque se llame así, sino para seguir la costumbre de su nueva denominación consagrada por el tiempo, respetando —claro está— lo que podrían opinar en el caso de vivir, sus abnegados fundadores.

La Comisión Directiva que ya regía los destinos de la flamante Institución, se abocó de inmediato a la redacción de las finalidades que se proyectaba satisfacer por su intermedio, lo que inicialmente quedó expresado en los siguientes términos:

"Artículo 1º — *La asociación denominada Aero Club Argentino (A.C.A.) fundada en Buenos Aires el trece de enero de mil novecientos ocho, constituye una sociedad de fomento para la locomoción aérea bajo todas sus formas y en todas sus aplicaciones. Dicha sociedad tiene por objeto contribuir al desarrollo de todas las ciencias relacionadas con la aerostación y organizar:*

a) Excursiones aéreas en las cuales todos sus miembros tienen derecho a formar parte.
b) Concursos aeronáuticos y ascensiones científicas.
c) Conferencias.
d) Ofrecer al Ministerio de Guerra el concurso de la asociación a fin de organizar la aerostación militar.
e) La fundación de una escuela y laboratorio de aerostación militar y civil, solicitando el patrocinio del Ministerio de Guerra".

Como se ha podido apreciar, en ninguno de sus pasajes el referido documento citaba específicamente a la aviación, omisión involuntaria que se salvaría más adelante, aunque no complementada aún con los aspectos espaciales más modernos, lo que sí realizó tempranamente la Fuerza Aérea, con lo que evitamos quedar rezagados en tales disciplinas, ante las naciones más evolucionadas del mundo.

Vista la necesidad de un espacio adecuado que contara con líneas permanentes de gas, acordes con las exigencias de la actividad aerostática, el Aero Club Argentino inició de inmediato las pertinentes gestiones ante la Compañía de Gas, para la instalación de cañerías apropiadas en "el terreno baldío de Tornquist", con el resultado que veremos más adelante.

Claro está que esto llevaría tiempo, pero mientras tanto y como al futuro no

se lo puede postergar sino a riesgo de que el futuro nos lleve por delante, el Aero Club inició en su calidad de tal su actividad aeronáutica en el país, mediante su vicepresidente 2º, el ingeniero Jorge Newbery al mando del globo "Pampero", generosamente donado con todos sus implementos por el señor Aarón Martín Félix de Anchorena; aeróstato que mediante los buenos oficios de Faberes y otra vez desde la Sportiva, se elevó airoso el 7 de febrero de 1908 con Jorge en calidad de piloto y el mayor Waldino Correa, autorizado por el Ministerio de Guerra, como acompañante, quienes permanecieron en el aire durante 5h. 25m. en que recorrieron apenas 55 kilómetros, como consecuencia de la suave brisa imperante a distintas alturas.



Radiante de felicidad e impecablemente vestido de blanco, Jorge Newbery se apresta a realizar su primera ascensión como piloto aeronauta el 7 de febrero de 1908, acompañado por el mayor Waldino Correa.

Por vez primera en esta ascensión, Jorge Newbery lució el banderín distintivo que lo acompañaría durante toda su actividad aerostática, el cual era de forma triangular, cuya base y altura medían, respectivamente, alrededor de 1,20 y 2,00 metros.

Cuando de acuerdo con lo que era norma, dicho banderín iba colgado del globo, acompañado por otro emblema con los colores patrios, aquél presentaba perfectamente visibles sus dos campos verticales que lo abarcaban por mitades, destacándose a la izquierda —visto de frente— uno de color verde y a la derecha otro de color rojo, hermanados ambos mediante una estrella blanca de cinco picos, que brindaba al conjunto la imagen estelar del espacio, cuyo dominio era la aspiración suprema de su representado.

Esperanza y sangre, dijo Jorge.

Esperanza y coraje, diríamos nosotros. Pero tal vez ni lo uno ni lo otro, sino el emocionado recuerdo de un hombre hacia el verde y rojo de aquel globo henchido con aire caliente, que un 13 de marzo de 1904, tripulado por una encantadora muchacha, trazó una breve parábola para sumergirla indefensa en las recónditas regiones de donde no se vuelve. . .

Acta de Fundación

En la ciudad de Buenos Aires, a los trece días del mes de Enero del año mil novecientos ocho, reunidos los señores que suscriben resolvieron dar por constituido el [illegible] Club [illegible] con el objeto de fomentar el desarrollo de todas las ciencias [illegible] con la [illegible].

[illegible]

Jorge Alessandri

Luis F. de Lemoine

Ramón J. Muñoz

Manuel Ramos Vivot

Federico Scharrer

Alberto Macías

Guillermo Davezac

Horacio Anasagasti

Luis P. Esteves

Manuel J. Costa

R. Zimmermann

Waldino Correa

Félix Rivas

Eduardo

E. H. Zimmermann

CAPITULO XXVII

Poco después Jorge Newbery se reintegró a la actividad específica del Rowing Club y el 16 de marzo, junto con don Juan Mouras —uno de los 42 adherentes que firmaron el acta de fundación del Aero Club Argentino— vencieron en difícil competencia de remo, en aguas del Río Luján, a los entonces imbatibles hermanos Müller.

A raíz del éxito con que realizó su primera ascensión al mando, Jorge quedó acreditado como piloto Nº 2 de aeróstatos, ya que el Nº 1 correspondía a Anchorena, mientras que su acompañante el mayor Waldino Correa (1870-1922) era habilitado para conducir globos, a fin de dar oportunamente su prueba de suficiencia, si era su deseo recibirse también de piloto.

Cuando Eduardo Newbery se enteró de que el mayor Correa estaba organizando su primer vuelo al mando, se ofreció para acompañarlo y como el citado militar no tuvo inconveniente, el 19 de abril de 1908 se elevaron a bordo del Pampero, lo que culminó con dos hechos auspiciosos: uno que el mayor Correa se hizo acreedor al brevet Nº 3, y segundo que otro futuro aeronauta acababa de recibir su bautismo aéreo mediante una ascensión que había durado seis horas en que alcanzaron la localidad de Parravicini, del Partido de Dolores, provincia de Buenos Aires.

Aquella segunda incursión de Jorge Newbery realizada prácticamente en calidad de instructor, habría de repetirse reiteradamente en otras ascensiones durante las que, como se verá, debió dar ejemplos de audacia y capacidad hasta los límites del sacrificio.

El 21 de abril de 1908, pero ahora en el ámbito de su empleo, Jorge formuló a la Intendencia un pedido de fondos para aplicar a la ampliación del servicio de alumbrado público, lo que apoyaba con un informe especial y plano adjunto con miras a su implantación, mantenimiento y conservación, lo que sumado a los servicios ya instalados redundaría en un gasto mensual de $ 248.994,64, lo que de inmediato le fue aprobado.

De tal suerte, importantes sectores de la ciudad de Buenos Aires se sumaron a la red permanente de alumbrado público.

Mientras tanto, ¿qué ocurría con el Pampero?

Después del viaje realizado por Waldino Correa junto con Eduardo Newbery, el Pampero fue guardado en las instalaciones de la Sociedad Sportiva Argentina hasta que se resolviese llevar a cabo una nueva ascensión.

Como se recordará, el señor Louis Faberes, encargado del material aerostático del Aero Club Argentino había sido traído de Francia, bajo contrato, por el señor Aarón de Anchorena, pero independientemente de ello, a fines de 1907, arribó a nuestro país procedente de Italia, el señor Ernani Mazzoleni (1871-1939) acompañado por su señora esposa de nombre Lucía, quienes a poco de llegar fueron a vivir a una casa ubicada en la calle Guevara Nº 369, de nuestra capital.

Dicho caballero era un ex oficial italiano de la Compañía Especialista de Ingenieros, diplomado piloto de globo por el Aero Club de Italia el 24 de junio de 1894, quien en su patria, el 19 de se-

tiembre del mismo año fue víctima de un grave accidente al incendiarse su esférico a causa de un rayo en momentos en que se encontraba a 500 metros de altura sobre Roma, la Ciudad Eterna, oportunidad en que sufrió considerables heridas.

Retirado del ejército italiano se radicó entre nosotros y, conectado con el ambiente aeronáutico, el 1 de mayo de 1908 fue designado piloto oficial del Aero Club Argentino.

Teniendo en cuenta sus brillantes antecedentes de piloto y constructor de aeróstatos, Jorge Newbery, que aparte de hablar inglés, francés, alemán, portugués y español también lo hacía en italiano, lo invitó en su idioma para que lo acompañara en una ascensión que realizaría al otro día, 2 de mayo, junto con el mayor Correa.

Durante dicha ascensión, que era la tercera que efectuaba Newbery, éste le cedió al piloto italiano el comando de la nave, quien la condujo con el mayor de los éxitos durante dos horas y diez minutos, tiempo en que unieron el campo de la Sportiva y la vecina localidad de Moreno, provincia de Buenos Aires.

Los tres aeronautas regresaron a la Capital Federal lo más rápidamente posible, por cuanto Jorge debía hacerse presente en la Sede central del Jockey Club, a cuya Comisión Directiva él pertenecía, dado que ese mismo día se iba a decidir la compra de la propiedad ubicada en la calle Florida Nº 535/543, donde se instaló poco después la mencionada entidad.

De inmediato retomó la atención de sus obligaciones en la Dirección de Alumbrado, dedicándose íntegramente a dirigir los trabajos demandados por la ornamentación luminosa interna y externa del Teatro Colón, cuya inauguración estaba programada para el próximo 25 de Mayo.

Llegado ese día tan venturoso para los sentimientos patrios, la fiesta se vio realzada por la presencia de lo más granado de la sociedad porteña; delegaciones gubernamentales del interior y diplomáticas del exterior, encabezadas todas por el excelentísimo presidente de la Nación, Dr. José Figueroa Alcorta.

Es innecesario destacar la presencia de Jorge Newbery en el palco reservado para funcionarios de su categoría, quien recibió a posteriori los plácemes de las autoridades por el éxito de su esfuerzo.

En la oportunidad se presentó, como en los principales teatros líricos del mundo, la inmortal obra "AIDA" del célebre compositor italiano D. José Verdi (1813-1901), quien hasta morir se había caracterizado siempre por su culto de la melodía, sus grandes efusiones musicales mediante ideas casi irrealizables y su aliento amplio, cálido, sincero y a veces arrebatado.

El citado poema dramático fue presentado por la "Compañía Lírica Italiana", dirigida por el maestro Luigi Mancinelli; a cuyo cargo corrió también la dirección orquestal.

La heroína de la ópera —princesa etíope Aída— fue encarnada por la soprano L. Cristani, mientras que el papel de Radamés, el valiente y apasionado capitán de los ejércitos egipcios, estuvo a cargo del tenor A. Bassi.

Los sostenidos aplausos con que la calificada concurrencia premió la actuación de la Compañía, nos releva de todo otro comentario.

Vuelto Jorge Newbery al normal desempeño de sus tareas habituales, observó que a raíz de que en el centro de la ciudad de Buenos Aires se había ido reemplazando paulatinamente el alumbrado antiguo a favor del moderno alimentado por electricidad, se estaba ante la capacidad ociosa de ingentes cantidades de elementos que con reducido gasto podíanse ubicar en barrios donde todavía no había llegado el fluido eléctrico, lo que dio origen a la ordenanza municipal del 14 de julio de 1908, mediante la cual se autorizaba la contratación del alumbrado a gas para la calle Triunvirato desde Thames hasta Colegiales.

Pocos días después, el 19 de julio, se resolvió también por otra ordenanza, la sustitución del alumbrado a gas por el de electricidad con la misma intensidad lumínica, en la avenida Entre Ríos desde Rivadavia hasta Caseros y en las avenidas San Juan y Belgrano, desde Entre Ríos hasta Rioja.

El 18 de agosto de 1908, Jorge Newbery le escribió una carta al señor J. E. Parker, solicitándole la instalación de servicio telefónico en un local que el Aero Club Argentino había alquilado en la calle Cabildo Nº 492.

Muchas gestiones debió realizar Jorge Newbery en reemplazo del titular de la primera Institución aerodeportiva del país, señor Anchorena, entre las que podría destacarse la carta que a mediados de 1908 le remitió al presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eliseo Cantón, solicitándole la cantidad de $ 50.000 para llevar a cabo, le decía, el fomento de la navegación aérea mediante ascensiones gratuitas; proceder a su desarrollo en base a concursos privados; explorar las fracciones desconocidas de nuestro territorio como son la Laguna Iberá y parte de la región andina, con lo que se lograría, cuando menos, enriquecer nuestra geografía, mediante levantamientos fotográficos y planimétricos.

Pero su exposición iba aún más allá, como ser por ejemplo la exploración de la atmósfera recopilando los elementos indispensables para completar los estudios de nuestra meteorología *"que forma parte* —subrayaba— *de nuestros futuros regimenes agricolas".*

Como cierre de su solicitud, ofrecía en nombre del Aero Club Argentino, todos los elementos disponibles y acción personal para aumentar el brillo con que seguramente se habrían de celebrar los fastos gloriosos del centenario de nuestra emancipación, *"paseando nuestra bandera por el imperio de los aires, como un homenaje a nuestros próceres que la pasearon por la tierra, y contribuir así a las manifestaciones de inteligencia, que más caracteriza a los pueblos civilizados modernos en su mejor esplendor".*

❖



El gran deportista en plena práctica con unos amigos en el Tigre.

CAPITULO XXVIII

A pesar de que por esas raras casualidades Jorge nunca llevó como compañero de ascensión a su hermano Eduardo, que también había firmado el "Acta de Fundación del Aero Club Argentino", éste se las ingenió para cursar pilotaje de globos, recibiéndose como aeronauta Nº 4 el 21 de agosto de 1908.

Para ubicarnos mejor en cuanto a la personalidad de Eduardo, creemos necesario destacar que él, al igual que su señor padre y su hermano Rodolfo, era de profesión odontólogo y consumado deportista.

En 1896 Eduardo Newbery estuvo al servicio de las armas de la Patria en Cura Malal, durante un período de seis meses, con el grado de teniente segundo.

De acuerdo con el historiador D. Alberto Octavio Córdoba, el 10 de junio de 1897 fue creado el primer Batallón del Regimiento 12 de Infantería de Guardias Nacionales de Belgrano, que estuvo al mando del Tte. Cnel. Hilari Orlandini, donde Eduardo Newbery tuvo el honor de ser abanderado, contando como escolta a D. Adolfo Calvete, Esteban Cabral y Juan Roca.

Todos los Newbery varones cursaron estudios universitarios, y aparte de los nombrados, Ernesto se recibió de ingeniero civil y se especializó después en electricidad; Carlos fue ingeniero agrónomo y Juan ingeniero agrónomo y médico.

Las hermanas Newbery tampoco se quedaron atrás en cuanto a manifestaciones artísticas, intelectuales y deportivas, ya que Elena Rosa pintaba cuadros; María de los Dolores bordaba y tejía maternalmente bien, a la vez que secundaba a su señora madre en las tareas propias del hogar, cuando ésta comenzó a padecer impedimentos para movilizarse por sus propios medios.

Elvira Teresa se destacaba en el manejo de la espátula y el pincel, mientras que Ana Eva practicó remo en el "Rowing Club" e incluso ganó algunas competencias.

Pero lo que las unía a todas era el placer por la buena lectura y el amor al hogar que fue norma de esas mujeres tan cultas cuanto agraciadas.

Todos los hermanos Newbery, varones y mujeres, ejecutaban música con algún instrumento.

Siempre dispuesto a satisfacer el pedido de sus amigos, el 24 de agosto del año que corría, Jorge actuó en calidad de árbitro durante un match de box que disputaron los profesionales Willie Gould y Alfredo Culpina, combate que ganó por K.O. este último, en un ring instalado en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina.

Esta inesperada aparición de Jorge en escena nos desvió momentáneamente de su hermano Eduardo, pero pronto habremos de volver a él.

Ya dijimos que Jorge Newbery despertaba una singular simpatía en todos aquellos que frecuentaban su trato. No obstante y como para justificar la excepción que confirma a las reglas, en una de las tantas oportunidades en que se hallaba reunido con amigos en el salón confitería del Tigre Hotel, por causa que nunca llegó a aclararse debidamente, le fue arrojado de improviso, con gesto agresivo acompañado por frases que no es el caso reproducir, un vaso de líquido que le iba dirigido al rostro,

procedente de quien hasta hacía pocos días había compartido con él algunas sesiones de remo.

No obstante lo sorpresivo de la actitud, Jorge esquivó mediante un rápido movimiento de cabeza el líquido que le iba dirigido a la cara, con tan mala suerte que las salpicaduras ofendieron a un grupo de distinguidas damas que ocupaban una mesa contigua.

Al oír la exclamación de las señoritas Jorge se desentendió de su agresor, y al volverse su mirada fue a posarse, precisamente, en los ojos dulces y profundos de quien había sido más mojada. Acto seguido se levantó y con gesto galante acompañado por una sonrisa, le ofreció su pañuelo para que lo utilizara.

A continuación volvió a sus amigos y más tarde envió sus padrinos al causante de tales molestias, lo que finalmente derivó en duelo concertado a espada, a fin de lavar en el terreno del honor aquella ofensa gratuita, por considerar que si hasta ese momento su rival había sido un caballero, se atendría al igual que él a las reglas a que deben sujetarse los desafíos y retos, que como se sabe están regidos por normas constantes e invariables que tienen su origen en la institución de la nobleza medieval, con el fin de defender a los débiles contra los fuertes...

En cuanto al agresor resultó ser el señor Alejandro Hoch, con quien armas en mano Jorge se batió poco tiempo después.

En determinado momento Newbery hirió por tercera vez a su rival y lo tuvo desarmado a su merced, pese a lo cual decidió dar por terminado el asunto sin mayor derramamiento de sangre, con lo que demostraba una vez más su inimitable calidad y profundo respeto por la vida humana, que ya quisieran para sí sombríos personajes titulados caballeros.

Cabe recordar aquí, que las damas presentes en aquel enojoso momento vivido en el Tigre Hotel, eran las señoritas apellidadas Roca; Sánchez Elía, y Sarah Escalante, que fue quien recibió y guardó celosamente el pañuelo que le ofreciera Jorge, para devolvérselo delicadamente perfumado con promesas de amor, cuando transcurrido un tiempo prudencial éste le pidió que fuese su esposa...


El duelo Newbery - Hoch

El ingeniero Jorge Newbery

Sr. Alejandro E. Hoch, herido en tres asaltos del duelo

CAPITULO XXIX

Debido a que el rápido crecimiento de la ciudad y consecuentemente de los servicios a cargo de Newbery iban cada día en aumento, no puede sorprendernos que su actividad aerostática sufriese un acentuado paréntesis, que fue aprovechado por otros pilotos del Aero Club para mantener vivo aquel entusiasmo que este tipo de actividades había despertado en todos desde un principio.

También es de suponer que si bien Jorge había tenido que estar presente desde muy temprano en los preparativos de la función que con tanto éxito se llevó a cabo en el Teatro Colón el 25 de Mayo de 1908, no es menos cierto que su espíritu habrá volado más de una vez hasta la quinta "Los Ombúes", propiedad de D. Carlos A. Tornquist, donde ya se había instalado la solicitada cañería de gas, cuyo primer usuario sería el ingeniero Horacio Anasagasti, quien en adhesión a la fiesta patria había programado una ascensión a bordo del Pampero, la que efectivamente llevó a cabo, culminando con todo éxito después de 2h. 50m. en Lomas de Zamora.

Visto el beneficio que traería aparejado el uso del mismo lugar para futuras ascensiones, dada su escasa distancia hasta la Usina generadora del gas y el interesante diámetro de los caños maestros portadores del fluido, Jorge Newbery aceptó en representación del Aero Club Argentino, la reiteración del ofrecimiento que D. Ernesto Tornquist le hizo en nombre de su padre, en el sentido de que si les resultaba conveniente podían seguir utilizando aquel escenario.

Por lo tanto, el 28 de junio siguiente se elevó con el mismo aeróstato y por primera vez en calidad de piloto, el doctor Eduardo Newbery, quien partió de "Los Ombúes" y aterrizó 5h. 20m. después en la localidad de General Belgrano, provincia de Buenos Aires.

Durante este año de 1908, Jorge Newbery fue elegido presidente del "Cercle de L'Épée", cargo del que nunca sería reemplazado...

El siguiente día 9 de Julio, dentro del marco habitual que todo el pueblo solía prestar antaño a las celebraciones patrias, el mayor Waldino Correa se elevó con el único esférico que en esos momentos había disponible, alcanzando Marcos Paz —Buenos Aires— tras 4h. 20m. de permanencia en el aire.

Diez días después, o sea el 19, volvió a partir otra vez el Pampero pero ahora al mando de Eduardo Newbery, quien acompañado por sus amigos Tomás Owen y Lisandro Billinghurst viajó hasta La Plata en un tiempo neto de 4h. 10m.

El 21 de setiembre, desde el mismo sitio y con idéntico globo, el señor Mazzoleni, ya familiarizado con el ambiente que lo rodeaba y afirmado en su función de piloto oficial del Aero Club Argentino, realizó una ascensión que finalizó sin novedad en Glew, 6h. 46m. después de su partida.

Sabido es que tales ascensiones llevaban aparejados grandes gastos, largos preparativos y las correspondientes gestiones ante distintas instancias gubernamentales, privadas, militares y hasta comerciales.

En el primer caso la Comuna; en segundo el Aero Club; en el tercero el Ejército y la Marina que —justo es decirlo— desde el primer momento pres-

taron el mayor apoyo, y en cuarto lugar la Compañía de Gas, para solicitarle alguna consideración en los precios, teniendo en cuenta los enormes consumos masivos que hacía el Aero Club, sin ocasionar más trabajo que la producción del fluido.

Así las cosas, fuimos llegando al mes de octubre de 1908, en cuyo día 14 el ingeniero Jorge Newbery le remitió una carta a su amigo Anasagasti, solicitándole que con motivo de su próximo enlace lo reemplazara en la presidencia del Aero Club Argentino, lo que demostraba una vez más que nunca dejaba cosa alguna librada al azar.

Mientras tanto, Eduardo Newbery, que se había recibido de piloto aeronauta el 21 de agosto anterior, le expresó a las autoridades de la Institución su deseo de realizar el 17 de octubre de ese año, una ascensión con miras —si las circunstancias se lo permitían— a establecer un registro de distancia y permanen-



Mayor Waldino Correa, ingenieros Jorge Newbery y Horacio Anasagasti y doctor Eduardo Newbery. Esta fotografía se reserva el mérito de mostrarnos en una sola imagen a los aeronautas argentinos poseedores de los brevets números dos, tres, cuatro y cinco. Como se recordará el uno correspondíale a D. Aarón de Anchorena que cumplía tareas diplomáticas en Europa.



El señor Ricardo Joost Newbery, sobrino de Eduardo y testigo presencial de la última ascensión de éste, señala el portón de la quinta "Los Ombúes", que da sobre la calle Villanueva, por donde entraba el material aerostático destinado a realizar ascensiones desde ese histórico lugar.

cia en el aire, con carácter nocturno, razón por la cual le convendría iniciar el intento en horas avanzadas de la tarde.

Todos los preparativos llevados a cabo desde primera hora del 17 de octubre de 1908 fueron confiados al técnico francés D. Louis Faberes, a quien en sus cartas Jorge Newbery llamaba *"Luis Faber, encargado del material del Aero Club"*.

No obstante la confianza que inspiraba dicho especialista en relación con la tarea encomendada, desde un principio los hermanos Newbery supervisaron alternativamente todos los preparativos hasta en sus mínimos detalles, especialmente Jorge, que nunca había ocultado el entrañable cariño que sentía por Eduardo.

En este caso y por única vez en la historia de la aerostación argentina, los aprestos se llevaron a cabo en Gutenberg y Los Ombúes —hoy Luis María Campos y Olleros, respectivamente— pero no como sería de imaginar en la quinta de los Tornquist, sino a su costado O.NO., calle de por medio, es decir en lo que hoy es Olleros Nº 1965, hasta donde Eduardo Newbery había ordenado extender una manga de alimentación para la inflación del globo.

Este acontecimiento inédito y aparentemente inexplicable, nos fue revelado personalmente y en el lugar por el varón decano de la familia de Jorge, su sobrino el señor Ricardo Joost Newbery, quien fue testigo presencial del hecho que estamos relatando, por haberlo

llevado en automóvil hasta allí, su propio tío Jorge.

De acuerdo con algunos antecedentes históricos publicados en la "Gaceta de Belgrano", el lugar que hemos citado y desde el cual partió por última vez el Pampero, era un sector de la quinta "San José" que había pertenecido al



"Desde allí enfrente, calle por medio, donde se levantan esos edificios —nos dice el señor Ricardo Joost Newbery, parado dentro de la quinta 'Los Ombúes' —despegó por última vez mi tío Eduardo, a bordo del 'Pampero', acompañado por el señor Romero".

ilustre autor del "Martín Fierro", D. José Hernández, quien falleció en la misma el 21 de octubre de 1886.

El lunes 27 de setiembre de 1976 estuvimos con D. Ricardo Joost Newbery en lo que queda de la ex quinta "Los Ombúes", reducida ahora a la manzana comprendida por las calles Luis María Campos, Olleros, Villanueva y la reciente excavación que dará paso a la calle Gorostiaga.

Ya no existe la edificación de lo que fuera la casa de los Tornquist, pero sí el encanto de sus árboles añosos, entre los que se destacan ombúes, robles, alcanfores, lapachos, pinos, araucarias, magnolias, palmeras, tártagos, nísperos y las tradicionales hiedras —ahora rastreras— que por aquí y por allá están terminando de cubrir los últimos vestigios de algunos materiales, ya que no pudieron aniquilar los recuerdos que siguen habitando silenciosamente ocultos, en aquellos históricos lugares...

El acceso al sitio nos fue facilitado por la comprensión del señor Tomás Gómez, quien para dar fe de sus funciones nos mostró un documento cuya versión textual era la siguiente:

Botschaft
der Bundesrepublik Deustchland
Embajada de la República Federal Alemana

Buenos Aires
Maipú 938/42
Embajada de la República Federal de Alemania

Hay una foto carnet y matasello

CERTIFICACION

Por la presente se certifica que el señor Tomás Gómez, titular de la Cédula de Identidad Nº 7.913.532, pertenece al personal de servicio de esta Embajada y tiene a su cargo la vigilancia del terreno lindado por las calles Luis María Campos, Olleros y Villanueva, adquirido por el Gobierno de la República Federal de Alemania.

El señor Gómez está autorizado para impedir el acceso a toda persona extraña.

Buenos Aires, 28 de febrero de 1975.

Sello Embajada Alemana

Firmado: ERKENS
Canciller

El probable destino de ese predio como asiento de la Embajada Alemana en nuestro país, ya que no pudo serlo de un complejo aeronáutico nacional, nos alienta a esperar que esta página de tierra histórica no siga siendo mutilada...





La ilustre prosapia de los Newbery, personificada en Eduardo Francisco.

CAPITULO XXX

En busca de una explicación lógica al porqué de la elección del sitio desde el cual realizó su última ascensión el Pampero, llegamos a la conclusión de que Eduardo Newbery renunció a la comodidad en favor de la seguridad, habida cuenta de que la partida que se proponía concretar, debía quedar libre de eventuales interferencias, como ser árboles, líneas de cables, edificios y cualquier otro obstáculo que imprevistamente pudiera presentarse.

Eduardo Newbery era un amante esposo —seguimos escuchando— y más que eso, compañero y amigo de Adela Cristina Maranesi, la dignísima esposa que con la ayuda de Dios le había dado dos hermosos hijos: Silvia y Eduardo, tras una boda que había sido apadrinada por el Dr. Carlos Francisco Delcasse.

Otras veces Adela Cristina acompañó a Eduardo hasta el lugar de sus partidas, lo que para ella y los niños convertía cualquier momento en un día de fiesta, pero esta vez no fue, mas le prometió que cuando partiese lo estaría mirando junto con los niños desde uno de los balcones de la casa, y que la comprendiese, porque de acompañarlo volvería muy tarde *"y eso no le hará bien a los chicos..."*.

En el momento de la despedida Eduardo levantó a Silvita y le dio un beso en la mejilla. Luego hizo lo propio con Eduardito. Después le dio un beso a Adela Cristina y ella le pidió con amor que regresara pronto...

. . . .

Como hermano mayor que era, Jorge no se apartó un instante del sector donde se terminaba de alistar al globo, haciendo un control minucioso de los pro y contra de cada detalle y, atento a sus conocimientos, le aconsejó a Eduardo qué convenía hacer —en su opinión— en relación con el lance nocturno que iba a emprender.

Algunos circunstantes, pero no muchos, se fueron acercando al lugar, mientras la tarde avanzaba lentamente en busca de las sombras de la noche.

El globo alcanzó por fin el volumen deseado y entonces se cerró su apéndice y le fue retirada la manga de carga.

En primera instancia Eduardo había invitado con bastante anterioridad al periodista César Viale para que lo acompañara en la ascensión que había proyectado, pero éste se justificó mediante argumentos muy atendibles y por lo tanto no fue de la partida, lo que se encuentra documentado en uno de sus posteriores escritos.

En vista de ello, unos días antes del 17 de octubre el aeronauta invitó en su reemplazo a su estimado amigo el deportista Tomás Owen, quien accedió gustoso y atendió sus múltiples obligaciones hasta pocas horas antes de la partida.

Mientras Eduardo y demás aguardaban su arribo, se terminó de aparejar al Pampero con una barquilla de 1,20 x 1,70 metros y se lo dotó de los siguientes elementos: barómetro, altímetro, reloj, catalejo, tubo reflector de dos bujías, pequeña lámpara de luz blanca de cuatro bujías; "guide-rope" de 60 metros de longitud, ancla de tierra, "conancle" o ancla marina, 120 kg. de arena fina acondicionada en 6 bolsas de lona y 5

bolsas más de 10 kg. de tierra cada una, para ser empleadas como lastre, una bocina a pera de goma y dos salvavidas.

También se cargaron las siguientes provisiones: una docena de sandwichs, seis botellas de cerveza, una pierna de carnero lista para el consumo, suficiente pan, un recipiente con agua potable y una botella de whisky, colocado todo dentro de una canasta.

La funda de lona que D. Aarón de Anchorena había mandado confeccionar oportunamente para el Pampero, fue acomodada como almohadón sobre dicha canasta, para su uso eventual en carácter de asiento.

Cuando los campanarios de las iglesias circunvecinas lanzaron al espacio el anuncio sonoro de las 17.00 horas, el globo y sus complementos ya se encontraban listos para iniciar la ascensión, notándose el desagrado de Eduardo al advertir que todavía no había llegado al lugar quien debía ser su acompañante, el señor Tomás Owen.

De pronto le expresó a Jorge su deseo de partir solo en ese mismo momento para no salirse del plan previsto, a lo que su hermano no prestó conformidad, haciéndole notar los riesgos que encerraba el llevar a cabo tan extrema determinación, aclarándole que en el caso de verse obligado a descender de noche, sin la ayuda de un acompañante, dicha maniobra le iba a resultar harto difícil y peligrosa.

"Eduardo Newbery paseó entonces lentamente la vista a su alrededor —nos dijo el escritor D. Alberto Mortz— como indagando la presencia de alguien dispuesto a acompañarlo.

"En ese momento de determinaciones urgentes se encontraba allí mi hermano Eduardo, de quince años de edad, que era un entusiasta de todas esas cosas.

"Fue entonces cuando Eduardo Newbery posó la mirada en él, como quien sin palabras quisiera preguntarnos algo...

"Pero una circunstancia especial determinó que mi hermano no tuviera que acompañarlo".

Cerca de los hermanos Newbery y atento a cuanto sucedía a su alrededor, hacía rato se encontraba un suboficial del Ejército, que al decir del escritor D. Julio Víctor Lironi *"representa en los hechos y en la historia de la aeronáutica argentina, un símbolo de fe y solidaridad".*

Se trataba del sargento José Eduardo Romero, quien aparte de colaborar en todo cuanto le fue posible, había llevado al lugar una canasta conteniendo diez de las cuatrocientas palomas mensajeras de raza belga, tipo Amberes, que poseía el palomar militar a su cargo, para entregárselas a último momento a Eduardo Newbery que las había solicitado para llevarlas en la ascensión, lo que, por otra parte, era la primera vez que ocurriría en nuestro país.

Los números correspondientes a las mencionadas palomas eran los siguientes: 00098 - 000110 - 000131 - 0022 - 0028 - 0044 - 0077 - 0086 - 0093 y 00143.

La "Estación Central de Palomas" —he ahí el verdadero nombre del área jurisdiccional a cargo del sargento Romero— estaba ubicada en el Comando de la Primera Región Militar, Cabildo Nº 15, en los mismos edificios donde se encuentra instalada hoy la Escuela Superior Técnica.

Dicho palomar y su personal dependían del Inspector de palomares militares, el mayor Arturo P. Luisoni, a cuyo cargo se encontraba todo el sistema desde el 24 de julio de 1908.

Al advertir la situación que la falta de acompañante le planteaba a Eduardo Newbery, el sargento Romero se ofreció decididamente para ir con él bajo su propio riesgo, ya que difícilmente habría solicitado autorización a sus superiores inmediatos por la vía que establecían los reglamentos.

Pero ahora, ante la imperiosa necesidad de suplir aquella lamentable ausencia, ya era tarde para hacerlo.

Y como los hombres de armas, amantes de su responsabilidad, no deben vacilar nunca en dar curso a sus iniciativas aun a costa de los riesgos más extremos, el sargento José Eduardo Romero cumplió con su deber hacia la patria y se embarcó junto con Eduardo Newbery, en aquella jornada lejana cuando comenzaban a desvanecerse las últimas luces de la tarde...

HISTORIA DE UNA ANGUSTIA

Concluida la inflación del "Pampero" se procede a cerrar la manga del apéndice. Obsérvese con qué atención supervisa Jorge Newbery la tarea de los entusiastas ayudantes. El título del grabado nos exime de todo otro comentario.





Sargento José Eduardo Romero, que acompañó a Eduardo Newbery en reemplazo del señor Owen.

CAPITULO XXXI

A la voz de ¡LARGUEN! la barquilla se despegó lentamente del suelo como no queriendo irse. Llevaba a su bordo la recia estampa de Eduardo Newbery con su cabeza cubierta por gruesa gorra de paño y a José Eduardo Romero vestido simplemente con su uniforme diario y portador, como se dijo, de diez palomas mensajeras ubicadas cuidadosamente en su correspondiente canasta.

Cuando el aeróstato iba arrastrando todavía las cuerdas de amarre, un niño que hasta esos momentos había estado jugando al fútbol se tomó de una de ellas y se dejó llevar durante unos metros, chiquillo que al momento de redactar estas líneas es el distinguido médico argentino Dr. José María Carbone, viejo vecino del barrio de Belgrano.

La ascensión emprendida era la tercera de Eduardo Newbery en calidad de piloto y la décima del Pampero en nuestro país, mientras que el sargento Romero ascendía en globo por primera vez.

Una prueba de que la ansiedad de Eduardo ya se había calmado, fue que apenas se sintió francamente en el aire hizo sonar repetidamente la corneta en son de despedida. Después trató de penetrar con su mirada en la penumbra que ya se insinuaba apenas pasadas las 18.00 horas, buscando afanosamente un agitar de tres pañuelos blancos, que si no los vio los adivinó con los ojos del alma, mariposeando en el hueco de una de las ventanas de su casa...

Una de las últimas escenas que vieron al partir los dos viajeros, fue a un Jorge sonriente que agitaba su "galera" en alto para luego seguirlos con su automóvil hasta perderlos de vista.

Instantes después Jorge concurrió a una reunión social a la que había sido especialmente invitado por el Jockey Club, donde le sería ofrecida una aristocrática despedida de soltero, lo que explica lo de la llamada "galera", que no era tal sino un "sombrero de copa alta, de felpa", que las circunstancias pusieron en nuestras propias manos, merced a la gentileza del señor Carlos Alfredo Joost Newbery, hermano de Ricardo, que nos la facilitó con el beneplácito del nombrado y a entera satisfacción de su hijo Carlos José Joost Newbery, quien la conserva en su poder como la verdadera reliquia que es, junto con el bastón preferido de su tío-abuelo, Jorge Alejandro Newbery.

La primera de dichas prendas es la misma que a su mayoría de edad lució su dueño con la elegancia que muestran infinitos grabados de su época, la cual es preservada dentro de un estuche construido con cuero crudo, cuya confección y origen están determinados por una inscripción de indubitable autenticidad: "Henry Healh, 105-107-109. Oxford St City End Oxford St opposite Newman St".

En concordancia con la leyenda precedente, el sombrero de copa alta, de felpa, si bien fue adquirido en la calle Sarmiento Nº 645, de la ciudad de Buenos Aires, ostenta las palabras "The Brighton" más la dirección antedicha.

Prueba de que Jorge Newbery paseó tan elegante prenda por muchas partes del mundo, la da una serie no menor de diez etiquetas adheridas a su estuche, correspondientes a hoteles, puertos y

empresas terrestres y navieras ubicadas en Europa y América.

En cuanto al bastón, se trata de una verdadera obra de arte, trabajada en caña de Malaca, la exótica península del S.O. de Asia, ubicada entre el Mar de la China y el Golfo de Bengala, nombre éste —bengala—, que se aplica también a dicha caña, destinada frecuentemente a la confección de bastones o cetros, que eran una insignia antigua de mando militar.

La empuñadura del bastón está constituida por una piedra verde, esférica, cuyo nombre no nos fue revelado, que presenta la rara característica de emitir reflejos celestes, verdeclaros y rojos, con la particularidad de que conservándola brevemente en la mano, pareciera transmitir un amable y extraño calor, sin haber —aparentemente— una fuente que lo genere...

Debajo de dicho puño, junto al nacimiento de la caña, el bastón tiene aplicada una virola de oro con las iniciales "J.N.".

....

Cuando Tomasito Owen oyó la bocina alzó la vista y al ver pasar al Pampero no lo podía creer. Entonces salió corriendo hacia "Los Ombúes" pero llegó tarde. Ya no estaban allí ni Jorge ni su sobrinito Ricardo. Se había retirado la manga que cruzaba la calle al igual que los útiles empleados para la inflación del globo, todo lo cual ya se encontraba viajando sobre un carro con destino a la calle Cabildo.

Owen quedó solo y después caminó sin rumbo, mientras un frío tremendo se le iba metiendo en el cuerpo.

Pero hablemos un poco de él.

El ingeniero inglés D. Tomás Owen



Instante previo a la partida del "Pampero" llevándose a su bordo a quienes con la mayor simpatía se dio en llamar "los dos Eduardos".



Recuerdos de Jorge Newbery, que se mencionan en el texto.

era un gran deportista, hermano del primer traductor al idioma inglés de nuestro "Martín Fierro" y se desempeñaba como gerente de "Comtelbaso Limited", cuyas oficinas se encontraban instaladas en el lugar ocupado hoy por el Banco de la Nación Argentina.

Uno de sus empleados, el joven de 14 años de edad Juan P. Fossa, recibió el día de la partida del Pampero, entre las 16.00 y 16.30 horas un llamado telefónico de Eduardo Newbery, quien le preguntó por su empleador, y al no hallarse éste le dejó un mensaje para serle transmitido con la mayor urgencia, mediante el cual deseaba hacerle saber que no concurriese al lugar convenido para encontrarse ambos, sino que se trasladara directamente a un determinado terreno ubicado frente a la quinta "Los Ombúes", por cuanto él ya se dirigía hacia allá para ultimar los detalles de la partida.

Lamentablemente Owen no regresó ni se comunicó por la tarde con su oficina y por lo tanto no recibió el mensaje dejado por Eduardo, de manera que aguardó inútilmente a éste en el lugar previamente convenido, que seguramente sería un punto en el centro de la ciudad de Buenos Aires para después marchar juntos hacia Belgrano.

A fin de aventar cualquier suspicacia con respecto al desencuentro, es bueno recordar que para Tomás Owen las ascensiones con aeróstatos no eran materia desconocida, ya que apenas tres meses antes, el 19 de julio de 1908, él y Billinghurst habían acompañado a Eduardo, durante aquel raid iniciado casi en el mismo lugar de la reciente partida y concluido 4h. 10m. después en las inmediaciones de La Plata.

....

El Pampero fue tomado por un leve viento NE. y al pasar por sobre el porteño barrio de Flores, nunca se sabrá porqué, la funda de lona a que hicimos referencia fue a caer sobre la azotea de una vivienda perteneciente al señor Julio de la Vega del Mármol, ubicada en la calle Juan Bautista Alberdi Nº 1560.

Al principio no se le dio mayor importancia a dicha prenda, pero advertida su presencia por el Dr. Luque del Mármol, éste la puso en posesión del insigne Precursor de la Aeronáutica Argentina, brigadier general Angel María Zuloaga, quien en solemne ceremonia

llevada a cabo el 7 de agosto de 1969 en su propio hogar ubicado en la calle Florida Nº 981, la misma en que nacieron Jorge y Eduardo Newbery, hizo entrega de tan valiosa reliquia llamada desde entonces "el manto sagrado", al Museo Nacional de Aeronáutica, donde desde entonces se la conserva y exhibe a la veneración pública.

Seguidamente el Pampero se dirigió hacia la vecina localidad de Moreno, donde aproximadamente a las 19.00 horas se lo avistó por última vez.

En esos momentos el viento comenzó a soplar del cuadrante Norte a la vez que aumentaba su intensidad hasta 50 kilómetros por hora, llevándose al Pampero junto con sus tripulantes con rumbo a las regiones insondables del misterio.

Por simple coincidencia, pero dentro de ese mundo que se movía en esos momentos alrededor del Pampero, el diario "La Argentina" de ese mismo día 17 de octubre de 1908, insertó en su columna de "Sociales" un aviso que no hubiese tenido tanta trascendencia, de haberse publicado en cualquier otra circunstancia.

Pero mejor vayamos al texto:

—LA FIESTA DEL JUEVES PROXIMO

"Grata noticia para nuestro mundo social será sin duda alguna la fiesta que la señorita Sarah Escalante dará el jueves próximo a varias de sus amigas, con motivo de su enlace con el ingeniero Jorge Alejandro Newbery.

"Se ha improvisado un interesante programa de música y recitación. La señorita Escalante tocará varias piezas en el arpa, lo mismo que el profesor Lavarello.

"La señorita Maria Luisa Linch se dejará oir al piano".

Después de tomar debida nota de lo que para nosotros era realmente una agradable noticia, continuamos ojeando la colección de "La Argentina" y un escalofrío nos invadió de pronto el corazón, cuando leímos en una de las páginas correspondientes al domingo 18 de octubre...

—EL GLOBO PERDIDO

"Londres, 17 de octubre. Comunican de Great Yarmouth en Norfolk, que el globo 'Hergesell' fue encontrado casi sumergido y sin tripulantes a 100 millas al NO. de Hollgoland".

Se podrá decir que todo esto configuraba nada más que una simple coincidencia, pero pongámonos en los sentimientos de quienes estaban ansiosos por la espera y ávidos de noticias de nuestro "Pampero", para recién comprender la importancia tremenda de ese otro drama ocurrido tan lejos.

Cuando habían transcurrido cuatro días sin referencia alguna con respecto al Pampero, y en todos los círculos cundía la alarma por lo que pudiera haber sucedido, se conoció en la Capital Federal la novedad de que el día 21 de octubre a las 16.00 horas, en Río Santiago, provincia de Buenos Aires, el ingeniero O. Waldeof fue sorprendido por la caída a sus pies de una paloma mensajera anillada con número 0044, perteneciente a la "Estación Central de Palomas", integrante del grupo de diez, ya mencionado, extenuada y sin mensaje alguno, único ser sobreviviente visible para nosotros hasta ese momento, lo que brindaba el consuelo de hacer suponer que los aeronautas todavía podrían estar vivos.

Enterado de tan importante acontecimiento, el jefe de la Policía de la Capital, coronel Ramón L. Falcón le remitió al jefe de la Policía de la provincia, don Juan B. Lavié, el siguiente telegrama:

"La paloma 0044 procede del Palomar Militar Central y es una de las que llevaron el señor Newbery y el sargento Romero en el globo Pampero.

"Ruégole se sirva entregarla a un empleado de investigaciones que mando en su busca. Salúdole atentamente".

Poco después el citado empleado regresó a Buenos Aires en poder de dicha paloma, la cual presentaba la pechuga machucada; la pata izquierda raspada, carente del pequeño dedo embrionario y plumas del mismo lado.

El jefe directo del sargento José Eduardo Romero era el sargento 1º Crisanto Montes, quien con la autoridad que le otorgaban sus doce años al servicio de los palomares, manifestó oportunamente:

"Las mensajeras que Romero llevaba en la canasta eran siete pichones de dos años y tres palomas de cuatro años, las cuales tenían entrenamiento desde Bahía Blanca, Roque Pérez, Carhué y otros puntos", a lo que agregó que habían recorrido hasta 600 kilómetros en línea recta, a una velocidad oscilante entre los 725 y 1.081 metros por minuto (43,500 y 64,800 km/h.) de acuerdo con lo registrado en el libro de fojas de servicio de las palomas.

Con respecto a los mensajes despachados por ese medio, el suboficial Montes dio a conocer los siguientes detalles sobre la forma de su envío:

"Los formularios son tiras de papel especial apergaminado, de unos veinte centímetros de longitud, que tienen impresa la siguiente advertencia:
"Se ruega a la persona en cuyo poder caiga esta paloma, quiera dar aviso a la comisaría o autoridad más próxima, para que a su vez lo comunique al Palomar Militar de Buenos Aires".

Lo que sigue era lo impreso en cada formulario:

"Paloma Nº ....
"Tiempo ....
"Viento ....
"Hora de suelta ....

"Estos mensajes —agregó el exponente— se ubican en unos tubitos de goma adheridos al anillo también de caucho, que se coloca en la pata de la mensajera. El peso total del anillo y tubo es insignificante y pueden enviarse juntos hasta tres mensajes dentro del tubo, espacio más que suficiente para dar amplios detalles de una situación difícil".

Al día siguiente, o sea el 22, Jorge recibió en su domicilio de la calle Moldes, un telegrama procedente de la ciudad de La Plata, amparado bajo el Nº 994.

Y él, que siempre había afrontado los peligros sin inmutarse, desplegó el mensaje con un temblor en el corazón y leyó en silencio:

"Deseamos votos por la aparición del 'Pampero' ".

Firmado: Paulino y Tomás Rojas.

Minutos después, en ausencia de Jorge, su hermana Elvira Newbery de Joost Llambí recibió otro mensaje, en este caso destinado a ella. El mismo procedía de Tucumán; llevaba el Nº 979 y decía textualmente:

"Deseo saber cuál Newbery ha ido en el Pampero y qué saben de él".

Firmado: Elisa van Gelderen

Con el telegrama dando vuelta entre sus manos, Elvira lo humedeció con lágrimas de impotencia, al no poder contestarle que nada le podía ocurrir a cualquiera de sus hermanos...

El 27 de octubre del mismo año, la Jefatura de Policía de la provincia de Buenos Aires, dio a publicidad la siguiente comunicación cursada por el comisario de Las Flores, D. Juan B. Bonet:

"Esta tarde tuve conocimiento que el menor Alejandro Ibarra, en campo de propiedad de su padre, cuartel segundo sobre el camino de Rauch, encontró un trozo de salvavidas.



Eduardo Newbery en 1896. Hizo la campaña de Curu Malal con el grado de teniente.

"Más al Sur, a unas diez cuadras de aquél, la señora Alejandra Ferreyra de Gutiérrez halló otro trozo, que unido con el primero faltan 36 centímetros para completarlo.

"Estos hallazgos fueron hechos en fechas 18 y 20 del actual, por lo que se presume pueden pertenecer al globo 'Pampero'.

"Los trozos fueron depositados en la imprenta 'Reacción' de Las Flores.

"Desprendo comisión busca de otros indicios".

Ambos trozos fueron traídos urgentemente a Buenos Aires y examinados por el preparador del globo, el mayor Waldino Correa; Jorge Newbery y Tomás Owen, expresando algunas dudas los dos primeros, debido a su diámetro de 24 pulgadas, mientras que los dos últimos aceptaron su legitimidad, la que fue ratificada definitivamente por el propietario del "Almacén Naval", señor Francisco Francioni, al reconocerlo como unidad integrante de una partida que fuera rechazada por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, a causa de las numerosas averías que presentaba.

"Dichos salvavidas —agregó— fueron reparados posteriormente por D. Antonio Lomi y puestos a la venta. Uno de ellos fue vendido en el mes de mayo anterior a D. Eduardo Newbery, por el dependiente Alejandro Ambrosetti. El peso aproximado del salvavidas completo —terminó diciendo— era de cinco kilos".

Por cuerda separada y cuando nada lo hacía suponer, el señor Cassagne Serrés con domicilio en la Capital Federal, recibió un telegrama procedente de Las Flores, mediante el cual le decía su amigo Luis Dumont:

"Avise a Newbery tengo en mi poder salvavidas blanco, encontrado el 18 mañana en campo. Supongo sea del 'Pampero'."

Después el silencio.



CAPITULO XXXII

Lamentablemente ya nunca podremos saber si Eduardo Newbery olvidó o dejó voluntariamente el estatoscopio en tierra, pero lo tremendamente cierto es que para esa ascensión el "Pampero" no llevó a bordo tan insustituible instrumento, que como testimonio de lo expresado se encuentra depositado hoy, precisamente, en el Museo Nacional de Aeronáutica.

El estatoscopio, al que no pocos toman por altímetro, es un lejano antecesor del variómetro actual, ya que como bien lo determina la Física, dicho aparato "es un barómetro especial inventado por Richards, para medir hasta las más pequeñas variaciones de la presión atmosférica", es decir; que cuando se lo instala a bordo de una aeronave, acusa la intensidad de los ascensos y descensos, pero no a qué altura se está, por cuanto ésta es tarea del altímetro.

Por eso hemos aludido a la imprescindibilidad de dicho instrumento; especialmente porque la ascensión emprendida iba a ser nocturna y ya se sabe que en noche cerrada se pierde toda noción de profundidad, altura, dirección y velocidad.

A propósito de tales fenómenos dijo en su libro "El globo libre" el teniente coronel (R) Atilio E. Cattáneo:

"Prácticamente, nosotros utilizábamos un procedimiento muy simple y muy sencillo en nuestras ascensiones. Es un procedimiento tosco. El gallardete que se lleva como señal del piloto y la bandera patria que deberá ir siempre a un costado del globo, sólo se ondean y se mueven cuando éste desciende, aunque no indican la velocidad del descenso. Para conocerla nosotros soltábamos fuera de la barquilla un papel de seda de armar cigarrillos y si se elevaba era que descendíamos y si caía porque subíamos. Si navegaba cierto tiempo con la barquilla, significaba que estábamos en equilibrio".



Esta es la imagen del estatoscopio que Eduardo Newbery no llevó en su última ascensión con el "Pampero".

"Los aparatos —proseguía el libro— no siempre funcionan con rapidez, y este procedimiento, aunque rudimentario, era muy seguro para nosotros, como lo será también para cualquier aeronauta que lo utilice".

Lógicamente, el procedimiento era aplicable de día; en noche iluminada por la luna, o con el auxilio de una linterna...

El jueves 22 de octubre de 1908, el diario "La Argentina" volvió a ocuparse de la prometida de Jorge Newbery, pero esta vez en términos adecuados a la circunstancia angustiosa que se estaba viviendo:

—RECEPCION SUSPENDIDA

"Debido a la falta de noticias del 'Pampero', la señorita Sarah Escalante suspendió la fiesta programada".

Las que siguieron fueron horas de dolorosa espera, anunciándose para el otro día, 23, a las ocho de la mañana una misa a realizarse en la Iglesia del Carmelo, ubicada en Charcas esquina Pueyrredón, para implorar a la Divina Providencia por la suerte de los aeronautas.

En el estado de ánimo que es de suponer, pero sin perder de vista ninguna de sus obligaciones, el 24 de octubre de 1908 Jorge Newbery le escribió una carta a su amigo Anasagasti, haciéndole saber que al encargado del material, D. Louis Faberes, se le había notificado que junto con su esposa debía desocupar las habitaciones conseguidas por el mayor Waldino Correa, cosa que le pedía resolviese junto con éste y el señor Alberto de Bary, agregando que se les consiguiese alguna habitación a pesar de que en el contrato firmado con Anchorena nada decía de darle casa, *"pero Anchorena* —agregaba Jorge— *me informa en su carta que moralmente se había comprometido a ello".*

Seguidamente le confesaba a su amigo que *"dada la aflicción en que me encuentro no deseo por el momento saber nada de globos y te agradezco tomaras la dirección del Club".*

Como quien tratara desesperadamente de encontrar una explicación a lo inexplicable, ese mismo día Jorge le mandó una carta al jefe de la Policía de Buenos Aires, señor Lavié, manifestándole entre otras cosas que existían poderosas razones para suponer que los tripulantes del "Pampero" hubiesen avistado los faros de la costa y para no ser arrastrados al mar efectuaron un rápido descenso, cayendo quizás en los talares y cangrejales de la costa de Samborombón, o en la ancha faja de médanos existentes en la misma, entre Cabo San Antonio y Mar Chiquita.

"Sería conveniente —agregaba como cierre de la misiva— una recorrida de la Policía a esas regiones despobladas en busca del globo o sus tripulantes, los que en un descenso brusco pueden haber sufrido un fuerte golpe".

Mientras por un lado ocurría todo lo expuesto, por el otro el mismo drama mostraba su más cruel aspecto, si nos atenemos al resultado de investigaciones que nos condujeron al conocimiento de facetas dolorosas de indudable veracidad.

"La esposa del sargento José Eduardo Romero se llamaba Dolores Flores, era de regular estatura y tez trigueña.

"El matrimonio vivía entonces en la calle Huergo casi esquina Dorrego y tenían una hijita de cuatro años y medio llamada Josefina.

"Ocupaban una habitación compartida por dos hijos de una hermana de Romero, que éste había tomado a su cargo, cuyos nombres y edades eran Carlos y Humberto Larruti, de 10 y 13 años, respectivamente".

Refiriéndose a su esposo, dijo entonces la señora de Romero:

"La última vez que lo vi fue cuando pasó por la esquina de nuestra casa, con un carro, llevando las palomas mensa-

jeras, pero no se bajó, con la idea de regresar a la noche, como siempre, alrededor de las diez.

"Hace tres meses que vivimos en el barrio, llevamos seis años de casados y jamás faltó de casa sin avisarme.

"Nuestra nena por la noche llora amargamente y lo reclama a gritos. Del Ministerio todavía no he recibido ningún socorro. Sólo mi nena recibió un dinero que le dieron los hermanos de Newbery y con eso vivimos varios días.

"Mi esposo —agregó— tiene a su madre y a otra hermana en la provincia de Corrientes".

Ese mismo día, el diario "La Argentina" inició una colecta con miras a paliar en parte las necesidades inmediatas de dicho grupo humano, alcanzándose progresivamente los siguientes totales: al sábado 31 de octubre de 1908, $ 650,45; al domingo 1 de noviembre, 1.166,85; al lunes 2, 2.203,85; al miércoles 4, 2.961 con 25; al jueves 5, 3.127,10; al viernes 6, 3.817,39, y al cierre, 4.547,94, que le fueron entregados a la mano a la señora Dolores Flores de Romero, al igual que 50 pesos donados por "El Diario" —de la mañana—.

A su vez "El Diario del Comercio" inició otra colecta con el mismo fin.

Las cantidades terminadas en 39 y 94 centavos, son la dolorosa evidencia de que hasta los más pobres aportaron monedas de cobre de 1 y 2 centavos, algunas de cuyas piezas acuñadas en 1890 las contamos entre nuestros recuerdos.

Mientras tanto la vida de todos y cada uno de los habitantes de Buenos Aires seguía su curso, inmerso cada uno en lo suyo como podrá verse a continuación.

Minutos antes de las 12 hs. del día 28 de octubre de 1908, la empleada telefónica del Jockey Club, que como ya dijimos estaba situado en Florida Nº 559, avisó al Cuerpo de Bomberos que en el segundo piso de la sede había estallado un incendio, como consecuencia de haberse inflamado un preparado de cera y aguarrás que el peón Benito Clantadas había colocado dentro de un recipiente, al que ubicó sobre la llama de una cocina a gas.

De inmediato las llamas se transmitieron a las ropas de Clantadas y el fuego comenzó a tomar rápido incremento, pero quiso la providencia que el ingeniero Jorge Newbery se encontrara allí de paso, quien al oír los gritos de Benito acudió presuroso y sofocó el incendio mediante el uso oportuno de toallas mojadas.

Cuando llegaron los Bomberos al mando de su jefe, el inspector general coronel Francisco Armesto, la casa había recobrado su normalidad.

Seguimos investigando pacientemente en un rimero de documentos varios y encontramos cartas de Jorge Newbery, agradeciendo los votos y ayudas recibidos por parte de —entre otros— el jefe de la Policía de Buenos Aires, señor Lavié; el ministro plenipotenciario de los Estados Unidos del Brasil en la República Argentina, señor Dalmacio Da Gamo: el secretario general de la Policía de Montevideo y el señor Ernesto Almada, haciéndole saber que había leído su carta del 31 de octubre en el diario "La Argentina", en la que éste se refería a su hermano Eduardo y al sargento Romero, de quienes le dijo Jorge: *"hombres de esa clase no se van al fondo; flotan como la espuma en el mar y le agradezco sus sentidas palabras".*

Como si todo se conjugara para hacerlo poner todavía más triste, el 31 de octubre de 1908 Jorge Newbery recibió una carta, mediante la cual el secretario rentado del Aero Club Argentino, le solicitaba que reuniese la Comisión Directiva *"y que le aceptaran la renuncia".*

❖



No obstante haberse vestido para asistir a una reunión social, Jorge Newbery se hizo tiempo para despedir a su hermano y darle algunos consejos...

CAPITULO XXXIII

Como quien trata desesperadamente de poner consuelo a su imponderable dolor, el 19 de noviembre de 1908 Jorge se dirigió por carta a su entrañable amigo D. Aarón Martín Félix de Anchorena que se encontraba en Francia, la que reproduciremos textualmente para ubicarnos mejor no sólo en la dimensión de su enorme pena, sino también en su preocupación por el porvenir de la obra común que había costado hasta allí tanto sacrificio.

Este valioso documento mediante el cual Jorge trataba de explicarle a su amigo lo acontecido y su juicio con relación a la tragedia que nos preocupa, estaba redactado en los siguientes términos:

"Mi querido Aarón:

"No sé verdaderamente cómo significarte mis sentimientos de gratitud por tu cariñoso cablegrama en que participas de nuestra angustiosa incertidumbre de estos días. ¡Pobre Eduardo! Salió a las 6 de la tarde; empezaba a obscurecer y el viento soplaba del Este, alrededor de 20 kilómetros por hora; iba contentísimo, encantado con la perspectiva de su excursión nocturna.

"Durante las primeras dos horas fue muy bajo, asustando a todo el mundo con el 'guide-rope' y una bocina; pasó por arriba de Belgrano, San Martín y luego por varias poblaciones hasta Moreno; la noche era de una obscuridad intensa y la luna no salía hasta las 8 de la mañana; desde ahí ya no se tuvo más noticias. Es de suponer que el globo se elevó un poco y ya el viento soplaba del Norte clavado; por consiguiente, su dirección entonces era camino directo al Tandil. En Las Flores el globo tocó tierra, perdiendo un salvavidas que fue encontrado en el campo. Yo presumo que en ese descenso tiró un poco más de lastre de lo necesario, como nos pasó a nosotros en el viaje a la Colonia, y el globo seguramente se elevó arriba de los 1.000 metros. El viento alto, según datos de la Oficina Meteorológica, sopló después de las 10 p.m. del N.O., por consiguiente tuvo que sacarlos al mar por la bahía de Samborombón. Los puntos de referencia que podian indicarle que su dirección era hacia el mar, dado la ruta que siguió, todos se perdieron, pues en las primeras tres horas, el viento del Este le llevó bastante adentro para perder de vista las luces de Buenos Aires y La Plata, y luego el viento del Norte lo confundió, seguramente, haciéndole creer que siempre lo internaba hacia La Pampa.

"El viento del N.O. lo ha tomado justo donde no hay luz que le indicara su proximidad al agua, y recién al amanecer se ha dado cuenta que estaba en pleno océano. Según yo calculo, debió estar lo menos a 300 kilómetros de la costa, puesto que el viento después de las 10 p.m. se huracaneó y las capas superiores de los vientos debian haber sido muy veloces. Esto explica la pérdida de las palomas; seguramente, al amanecer y dándose cuenta del peligro en que se encontraba escribió cuatro o cinco mensajes, colocándolos en sus respectivas palomas, largando las diez palomas a la vez; pues necesitaban desprenderse de la canastilla de las palomas, que era grande y debía estorbar su maniobra por

estar atada fuera de la barquilla, sobre el ancla de mar y los salvavidas. Las palomas, nuevas y poco entrenadas —prosigue Newbery— seguramente no pudieron orientarse y volvieron todas sobre el globo, y ahí debieron quedarse todo el día domingo, lunes y martes, y recién el miércoles a las 4 ó 5 de la mañana han volado, debido, seguramente, a que el globo ha desaparecido debajo del agua o a que se espantaron al ser recogido por algún barco velero (ésta es la única explicación que cabe, pues la paloma única que llegó a Río Santiago, La Plata, a las 4 p.m. del miércoles debió haber empezado su vuelo al amanecer de ese día, volando, seguramente 600 kilómetros en 10 horas, a razón de 60 kilómetros por hora). La paloma cayó extenuada a los pies del ingeniero Waldeof, y casi muerta de sed y de hambre; desgraciadamente fue una de las palomas a la que no pusieron mensaje.

"A pesar de los tristes pronósticos que observo a mi alrededor, no puedo pensar que esos valerosos muchachos hayan perecido miserablemente. El temple de su corazón, su firmeza y su serenidad, me alienta y no me permite desesperar. Dios quiera que estén en viaje en algún buque hacia el Norte o a la Colonia del Cabo. Por el momento he renunciado al Aero Club Argentino, pues no me encuentro con espíritu para continuar en la presidencia de dicho Club. Horacio Anasagasti se ha comprometido seguir adelante, pues sería lamentable que este desastre trajera la disolución del Club.

"Sería conveniente que lo vieras a Marcelo de Alvear y le pidieras que regalara su globo al Club. Con mi hermano Eduardo habíamos pedido hace tiempo un globo a la casa Mallet, y llegará recién de aquí dos meses. A Anasagasti le llegará uno dentro de poco tiempo.

"Me caso dentro de pocos días, desgraciadamente en condiciones muy tristes, y siento en el alma que tú no estés en ésta. — Tu amigo que te quiere.

Firmado: Jorge Newbery".

En esos momentos tan dramáticos, a Jorge ni se le ocurrió pensar que el "Pampero" no se había perdido, sino que como era una simple burbuja de gas más liviana que el aire, había partido hacia lo desconocido en busca de su zona de equilibrio...

Durante un lapso muy breve en sí mismo pero angustiosamente largo para los sentimientos deprimidos, Jorge Newbery navegó en un mar de confusiones que lo llevaron a remitirle al secretario rentado del Aero Club Argentino, señor Osmán Pérez Freire, la renuncia a la cual hizo referencia en la carta que inmediatamente después le remitiera a su amigo Anchorena, transcripta más arriba.

He aquí los términos de su renuncia:

"Debido a la angustiosa incertidumbre por la suerte de mi hermano Eduardo, no me será posible seguir ocupándome de ese Club, por lo cual le estimaría citar a la Comisión Directiva haciéndole presente mi renuncia y la necesidad de convocar a asamblea extraordinaria, con el objeto de reintegrar la Comisión".

Terminaba la nota con otro párrafo del cual surgía con plena evidencia, su responsabilidad y apego a la Institución de la que formaba parte:

"Le agradecería hiciese esta comunicación lo más pronto posible, pues es necesario atender compromisos contraídos por el Club y tomar las disposiciones necesarias para beneficiarse con las donaciones prometidas por el Jockey Club y el Hipódromo Nacional para fin de año.

"Lo saluda muy atentamente.

Firmado: Jorge Newbery".

Felizmente para la aeronáutica nacional, Jorge Newbery accedió poco más tarde a dejar sin efecto la extrema decisión a que lo había llevado, excepcionalmente, el enorme dolor provocado por la irreparable pérdida de su hermano Eduardo.

CAPITULO XXXIV

Volvemos al sargento José Eduardo Romero, a quien la posteridad lo recuerda a través de su imagen instalada en distintos organismos privados y oficiales, así como el haberse instituido —por ejemplo— en el año 1950, por Superior Resolución del Ministerio de Aeronáutica, el Premio Anual que lleva su nombre, destinado al mejor alumno egresado de la Escuela de Clases y Especialidades —hoy Escuela de Suboficiales— de Aeronáutica.

Pero concretamente, ¿quién era el sargento Romero?

"El sargento José Eduardo Romero nació en Curuzú Cuatiá, provincia de Corrientes, en fecha que muy a pesar nuestro no podemos consignar por no habernos sido suministrada fehacientemente en los organismos específicos a que hemos concurrido para satisfacer dicho propósito.

Dicho ciudadano ingresó en el Ejército Argentino en 1895 "como soldado voluntario en el 3º de Caballería, y el 1 de abril de 1904, ascendió a Cabo 2º, en Campo de Mayo.

"El 23 de mayo de 1905 fue nombrado Cabo 1º en San Martín de los Andes (Neuquén) y el 2 de mayo de 1906 'lo hicieron sargento'.

"Como tenía aptitudes de muy buen jinete, el 1 de noviembre de 1907 se le confirió el cargo de Subinspector de adiestramiento y equitación de la Escuela de Caballería, hasta que el 15 de mayo de 1908 se lo destinó al Palomar Militar Central".

Fue tal vez para saber qué experimentaban sus queridas palomas en sus dominios infinitos del espacio aéreo, que partió espontáneamente a bordo del Pampero como acompañante de Eduardo Newbery.

A un camarada suyo que se le acercó para despedirlo, le expresó estas reflexiones que fueron las últimas palabras que se le escucharon en tierra antes de partir:

"Quién sabe si no he de pagar cara la falta que cometo al embarcarme en esta aventura sin permiso de mi jefe. Pero no importa. De todas maneras me voy y salga lo que Dios quiera. En todo caso —subrayó— no ha de ser más que el término de mi carrera. . .".

A tales informaciones de indudable autenticidad, se sumaron las que nos fueron suministradas generosa y desinteresadamente por el historiador aeronáutico D. Gaspar Caio Mario Alcari, jefe de la División Historia del Departamento Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, cuyas palabras tuvieron la cálida espontaneidad de las cosas dichas con el corazón:

"La señora Dolores Flores de Romero se enteró de la ascensión de su esposo a bordo del "Pampero" una hora después de la partida, según se lo hicieron saber los camaradas de aquél cuando de regreso al Palomar Militar Central pasaron con el carro por la puerta de su domicilio.

"Los Romero —prosigue el señor Alcari— vivían en la calle Huergo Nº 48, casi esquina Dorrego, en una modesta pieza-habitación en cuyo interior, hacia el lado derecho mirando desde la puer-

ta, había una cama para matrimonio. A la izquierda una cama tipo 'Fregali' y a sus pies un baúl.

"En un rincón se veía una mesa y sobre ella un lavatorio, complementado con una jarra de loza, para agua. Más allá dos sillas...

"Evidentemente vivían con mucha estrechez.

"La madre del sargento José Eduardo



El sargento José Eduardo Romero, con uniforme de servicio. Cuando se le tomó esta fotografía, nada hacía presagiar que se convertiría en la primera víctima militar de la aeronáutica argentina.

Romero, que tal era su nombre completo, tenía entonces 60 años de edad y estaba radicada en Corrientes con una hermana de aquél.

"El suboficial Romero llevaba 13 años de antigüedad en el Ejército y le faltaban solamente 2 años para poder optar a su retiro.

"El uniforme con el cual se lo recuerda a través de su fotografía más difundida, correspondía al Regimiento 3 de Caballería, pero a pesar de pertenecer a dicha arma, hacía alrededor de cuatro meses que se desempeñaba como encargado del Palomar a que hice referencia.

"Cuando sucedió la dolorosa tragedia que todos conocemos, el Ministerio de Guerra resolvió la instrucción de un sumario, mediante el cual debía determinarse qué órdenes se le hubieren impartido al sargento Romero antes de emprender la recordada ascensión; sumario que fue sustanciado por el juez de instrucción teniente coronel Claudio Rosales, en un todo de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Código de Justicia Militar".



La esposa y la hija del sargento Romero, tal como las vio un dibujante de la época.

Hasta aquí lo expresado por el historiador aeronáutico D. Gaspar Caio Mario Alcari.

En la misma Clínica Geriátrica donde con la señora de López rememoramos algunos pasajes relacionados con la vida de Jorge Newbery y D. Orlando Carotti, volvimos a conversar con aquel caballero que en 1902 fuera el estudiante Pedro Borderes, hoy ex Comisario Departamental de Corrientes —obviamente en situación de retiro— quien casi a los noventa años de edad nos acaba de revelar que era tanta su admiración por el sargento José Eduardo Romero, que poco después de confirmada su desaparición y pese a su juventud, fue el iniciador y autor de un gran proyecto para que se recordara a aquél en la localidad de su nacimiento, propósito que con el sumar de los años se materializó mediante la imposición del nombre del abnegado militar, a una plazoleta inaugurada a tal efecto en Curuzú Cuatiá, fundada en la provincia de Corrientes a orillas del río que lleva su nombre, por el general Manuel Belgrano, el 16 de noviembre de 1810.

"Lo de Romero —agregó nuestro entrevistado— fue un acto de heroísmo y humanidad que debe tomarse como ejemplo".

El 3 de noviembre de 1976 fuimos recibidos en su domicilio particular de la calle Montevideo al 1800, de la ciudad de Buenos Aires, por "Silvita" —¿la recuerdan?— Silvia María Adela Newbery Maranesi de Conen, hija de nuestro recordado Eduardo Newbery y Cristina Maranesi de Newbery, a quien le cabe el orgullo de ser sobrina carnal del decano de los capitanes argentinos de ultramar, el señor Alfredo Maranesi.



Los hermanos Silvia y Eduardo, hijos de Eduardo Newbery.

"Efectivamente —nos dijo la señora Silvia— el globo que tripulaban papá y el señor Romero pasó exactamente sobre nuestra casa, que se encontraba ubicada en la calle General Paz, hoy Ciudad de la Paz, y al vernos agitando pañuelos desde una de las ventanas, nos hicieron escuchar toques de bocina en señal de despedida.

"Un rato después se desató una fuerte tormenta y entonces mamá salió apresuradamente de casa para hablar por teléfono con tio Jorge, a fin de preguntarle qué problemas podria traer aparejados la tormenta una vez entrada la noche, pero al regresar muy preocupada no hizo comentarios, tal vez porque éramos muy chicos.

"Cuando con el correr de los dias se los dio por desaparecidos, la mayor tristeza hizo presa de nuestro hogar, de tal forma que jamás volví a ver a mamá iluminada con aquella su dulce sonrisa...

"Por entonces —prosigue Silvia— yo concurria a un instituto educativo vestida con un guardapolvo tipo uniforme que, bien lo recuerdo, era negro con vivos y cintas de color rojo.

"Entonces mamá le quitó todo aquello que no era negro y de esa manera fui la única niña vestida con esa variante en el atuendo, sin que jamás se me hiciera observación alguna a causa de ello.

"Recién comprendí que algo muy grave debia haber ocurrido, especialmente cuando mamá nos levantó en sus brazos



Adela Cristina Maranesi, esposa de Eduardo Newbery.

para dar un beso y poner flores al retrato de papá, ya que nosotros no teníamos otro lugar donde llevárselas...

"Después transitamos por el tiempo, también se nos fue mamá y aquí estamos hoy, sin que nos abandone en ningún momento la inextinguible presencia de tantos recuerdos".

Permítasenos unir aquí el nombre de dos esposas excepcionales, que no figuran en los anales de ninguna precursoría: las señoras Dolores Flores de Romero y Adela Cristina Maranesi de Newbery, para rendirles al unísono el homenaje de nuestra admiración, por pertenecer a esa legión de mujeres argentinas valientes y anónimas, que por amor a la Patria supieron estar siempre de pie al lado de sus hombres, para luchar y sostener sus ideales hasta las últimas consecuencias.



Desde un balcón similar, la esposa de Eduardo Newbery —en la foto— le dio el adiós al "Pampero" en su viaje al infinito... En brazos de la señora Adela, su hijita Silvia.

Eduardo Newbery, derecha, junto con su amigo Tomás A. Owen, mientras construían el yate "Pato".



El nombre de este pesquero argentino, desaparecido en alta mar tras partir el 9 de febrero de 1969, revivió en el pueblo el trágico acontecer del globo "PAMPERO".

CAPITULO XXXV

Alrededor de la inquieta existencia de Jorge Newbery, el tiempo fue entretejiendo algunos acontecimientos aparentemente desconectados de la actividad aeronáutica que era la pasión de su vida, pero que realmente no lo estaban, como el caso que pasaremos a relatar.

En ocasión de celebrarse el 25 de Mayo de 1907, circunstancia en que Jorge todavía no había realizado siquiera su primera ascensión en globo, un grupo de alumnos de la escuela "Abraham Luppi" decidió formar un club al que llamarían "Verde Esperanza".

Cuando días después dicho racimo de amigos concurrió a la "Imprenta Richino" ubicada sobre la Avenida Sáenz, de Nueva Pompeya, a los efectos de encargar el sello correspondiente, el propietario consideró inadecuado el nombre elegido —basado posiblemente en la cantidad de sus letras— y mirando un almanaque que tenía a la vista aconsejó cambiarlo por el de "Huracán", lo que fue aceptado por la mayoría con verdadero beneplácito.

Días más tarde el sello estuvo confeccionado, advirtiéndose que a Huracán le faltaba la H, a lo que el comerciante adujo que Uracán sin H era lo mismo que con H, entregándoles en compensación, sin cargo, la correspondiente almohadilla.

El 1 de noviembre de 1908 el referido Club se reorganizó, tomándose dicha fecha como de formal inauguración del Club Atlético Huracán, circunstancia en que se impuso un libro de actas, se inauguró un sello con "H" y se eligieron como colores distintivos el blanco con vivos rojos, pero sin insignia alguna.

Al mismo tiempo fue elegido su primer presidente, recayendo tan alto cargo en la persona del señor Carlos A. Caimi.

Complementariamente y por simple cuestión de simpatía, Jorge Newbery fue nombrado Presidente honorario, designación hecha con toda seguridad, en consideración a su alto espíritu deportivo, que ya trascendía el marco de lo simplemente anecdótico para ir entrando definitivamente en el aspecto histórico de la actividad deportiva nacional.

Volvemos a tomar el orden cronológico del relato y nos encontramos con que en un sector del ámbito castrense sucedió un importante hecho que podría parecer también desligado del tema central, pero ya se verá que no es así, por cuanto el 4 de noviembre de 1908 el Ministerio de Guerra dispuso por Boletín Militar Nº 249, 1a. Parte, que la Escuela de Caballería a la que corría anexa desde 1905 la Escuela de Herradores, se trasladara desde su asiento en el barrio de Belgrano a otro que se le había asignado en "El Palomar de Caseros", cosa que se concretó de inmediato.

Dicho nombre que después se transformó en "El Palomar" para la estación del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, hoy Ferrocarril Nacional General San Martín, es muy probable que provenga de la casa de campo que en 1799 mandó construir D. Bernardo Casero, en cuyo predio se erigió un elevado palomar cilíndrico edificado con ladrillos, que el 3 de de febrero de 1852 fue mudo testigo de la histórica "Batalla de Caseros".

Ya volveremos sobre el tema.

Aparte de sus múltiples compromisos sociales y profesionales, Jorge Newbery fue también uno de los primeros socios del Automóvil Club Argentino, fundado el 11 de junio de 1904, así como miembro de su Comisión Directiva, al igual que el señor Juan A. Roth y el barón Antonio de Marchi, con quienes participaba en carreras y raids junto con D. Marcelo Torcuato de Alvear, Aarón de Anchorena y Florencio Bartolomé Parravicini.

En dichas pruebas Jorge intervenía con su coche de carreras marca "Brassier", contra los que piloteaban —además de los nombrados— entre otros, Anasagasti, Dartiguelongue y Unzué.

Desandemos un poco el tiempo.

No vaya a suponerse que la desaparición de Eduardo Federico Newbery y José Eduardo Romero había echado por la borda el interés de Jorge por introducir y arraigar definitivamente la actividad aérea en nuestro país, y si acaso existiese alguna duda, ya lo vemos nuevamente buscando apoyo, reclamando ayuda y requiriéndole a su amigo Anasagasti que concretara cuanto antes su proyectada adquisición de un globo para continuar con las ascensiones a las que ambos eran tan afectos.

Anasagasti adquirió entonces e hizo traer de Francia un esférico de 1.200 metros cúbicos de capacidad, construido en tela de seda, el que una vez en el país fue bautizado con el nombre de "Patriota" y donado, aun antes de su primera ascensión, al Aero Club Argentino.

Si bien al desaparecer el Pampero habían quedado suspendidas por falta de material las actividades aéreas, no ocurrió lo mismo con la atención de todos los bienes muebles del Aero Club, que se mantuvieron siempre a buen resguardo, para ser vueltos a utilizar en la primera oportunidad, y aunque todo pareció encaminado a recuperar la normalidad con la incorporación del "Patriota", nadie pudo ni podría olvidar jamás, que ese lugar había sido ocupado antes por el "Pampero".



CAPITULO XXXVI

Tal como quedó expuesto precedentemente, Jorge Newbery había llegado a una edad en que su madurez le hizo adoptar seriamente la determinación de constituir su propio hogar y tener una compañera en la cual volcar la enorme ternura que anidaba en su corazón, y nada le pareció más lógico que decidir la formación de su futura familia, mediante su unión matrimonial con quien desde un primer momento estaba llamada a ser su esposa.

Sin más trámite, el 10 de noviembre de 1908, se apersonó a la Parroquia del Socorro, situada en la calle Juncal y Suipacha, donde dejó documentado por Expediente Nº 4341 de las Amonestaciones, el siguiente deseo:

"Don Jorge Newbery, natural del país, de 33 años de edad, estado soltero e hijo legítimo de D. Rodolfo y Da. Dolores Malagarie, quiere contraer matrimonio según orden de nuestra santa madre Iglesia, con Da. Sarah Escalante, natural del país, de 19 años de edad, estado soltera e hija legítima del Dr. Wenceslao y Da. Javiera Reto, aparroquiados en ésta, quien sufre algún impedimento, etc. Los novios aseguran haber sido bautizados".

En el dorso de dicho documento dice textualmente:

"Hemos dispensado las tres conciliares proclamas".

Hay un sello:

Curia Eclesiástica
Hay tres firmas ilegibles

....
....
....

Como consecuencia de su trascendente determinación, algunos órganos informativos publicaron entonces la noticia de que *"el 23 de noviembre de 1908, a las 9 y 30 de la noche, el ingeniero Jorge Newbery, de 33 años de edad, soltero, argentino, nacido en la ciudad de Buenos Aires, hijo de Rodolfo Newbery y de Dolores Malagarie, contrajo nupcias con Sarah Escalante, soltera, argentina, de 19 años de edad, domiciliada en la calle Esmeralda 1060, hija del abogado Wenceslao Escalante y de Javiera Reto.*

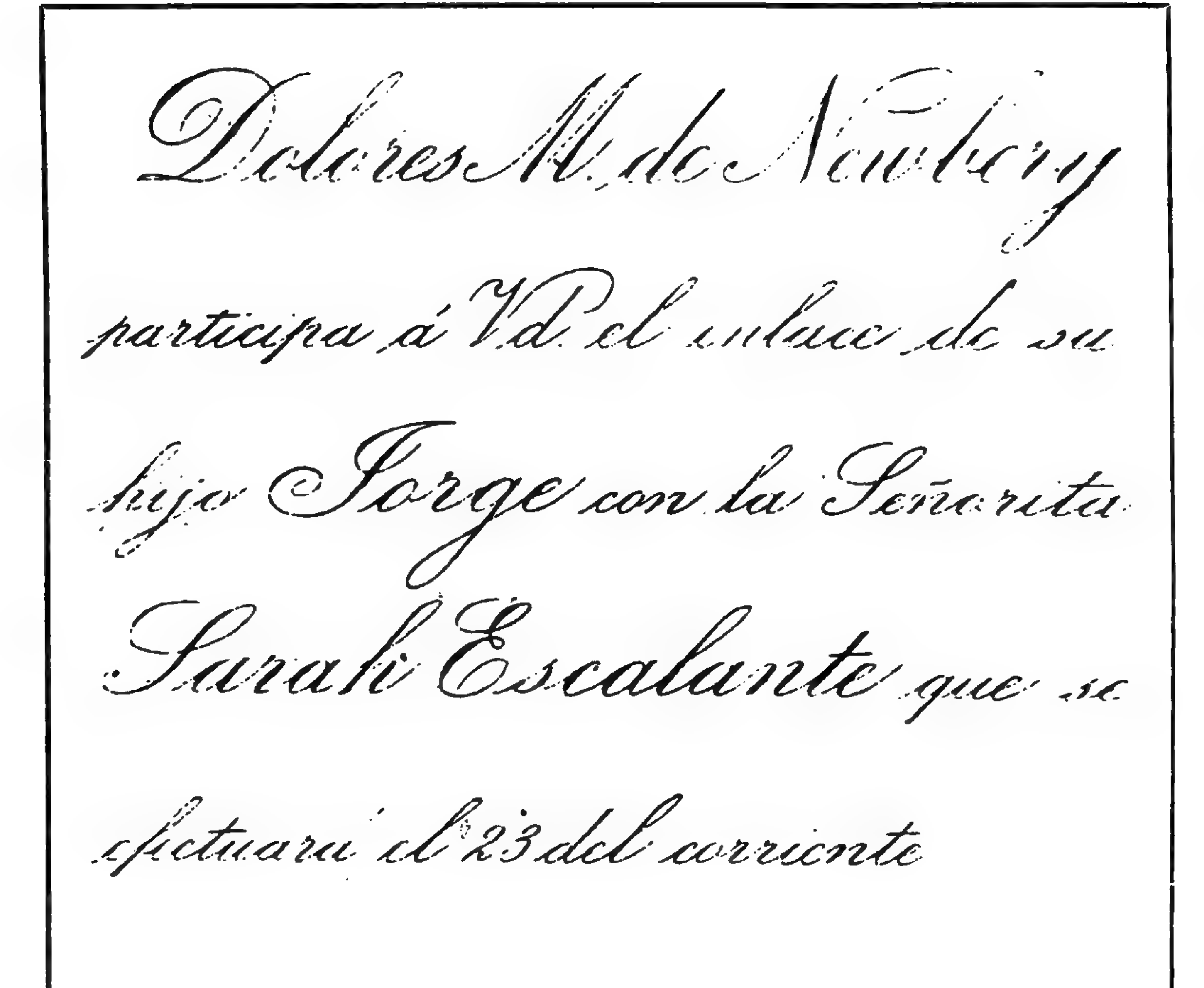
"El matrimonio se efectuó en la casa de la contrayente, ante el jefe del Registro Civil de la Capital, sección 20, lo que consta en el folio 143 del Libro de Actas correspondiente.

"Fueron testigos las siguientes personas: Arturo Peró, 36 años, casado, comerciante, Callao 1540; Federico Quintana, 35 años, casado, rentista, 25 de Mayo 202; Tomás Vallée, 38 años, casado, militar, Uruguay 745; Carlos Ibarguren, 31 años, casado, abogado, Lima 236; Federico Helguera, 43 años, casado, abogado, Esmeralda 1259, y Aureliano Bosch, 25 años, soltero, ingeniero, Uruguay 1286".

La ceremonia religiosa se llevó a cabo en la noche del mismo día y tuvo lugar en la Parroquia del Socorro.

Las anotaciones correspondientes constan en el folio 466 del Libro de Matrimonios, asentadas en la misma fecha del acontecimiento.

En lo que se refiere a la reunión posterior, que no asumió carácter de fiesta debido a las ansiedades que tenían todavía mortificante vigencia, se llevó a cabo en la casa de la contrayente.



Dolores M. de Newbery

participa á Vd. el enlace de su

hijo Jorge con la Señorita

Sarah Escalante que se

efectuará el 23 del corriente

Noviembre de 1908.

Participación cursada por la señora madre de Jorge Alejandro Newbery, con motivo del casamiento de éste con la señorita Sarah Escalante.

Entonces dijeron las notas sociales:

"Se efectuó anoche en la suntuosa mansión del Dr. Wenceslao Escalante, el enlace de su hija con el ingeniero Jorge Newbery.

"La novia lucía un espléndido traje 'Directoire' bordado, sobre el cual resaltaba como un delicado engarce el perfil fino y aristocrático de quien lo lucía".

Los padrinos de la ceremonia fueron la señora Dolores Malagarie de Newbery y el Dr. Wenceslao Escalante, aunque la primera estuvo representada por la señora Javiera Reto, madre de Sarah, por razones de salud y la circunstancia particular porque estaba atravesando.

Pese a la intimidad en que se desarrollaron todos los actos referidos a la boda, fueron muchos los familiares y amigos que se hicieron presentes portadores de regalos y sinceros deseos, estrechamente relacionados con los momentos especiales que se estaban viviendo.

Por una gentileza especial de los deudos de la señora Elena Newbery de Billoch, hemos tenido a la vista el detalle de los regalos que recibieron los novios por parte de los familiares de Jorge, algunos de asombroso valor intrínseco y artístico.

Posteriormente Sarah y Jorge establecieron su domicilio particular en la calle San Martín Nº 780 de la ciudad de Buenos Aires.

Cuando Newbery se reintegró a sus tareas habituales en la Dirección de Alumbrado, se encontró con la aprobación por parte del señor Intendente, de uno de los tantos proyectos relacionados con la materia de su especialidad, por Ordenanza del 11 de diciembre, que decía textualmente:

"El Departamento Ejecutivo mandará sustituir el alumbrado a gas existente en la Avenida Montes de Oca, desde Brasil a Pedro de Mendoza; Patricios en igual tramo y Olavarría desde Pedro de Mendoza hasta Montes de Oca, por el alumbrado eléctrico de la misma intensidad luminosa y en igual forma de distribución del que se halla establecido en el radio céntrico de la ciudad".



La señora Sarah Escalante de Newbery.
Foto: Archivo General de la Nación.

A continuación Jorge redactó el "Anteproyecto general para la explotación de la corriente eléctrica y del gas en el municipio de la Capital", que fue publicado en el Tomo 65, páginas 27 a 65 de los Anales de la Sociedad Científica Argentina.



Las crónicas sociales publicaron el enlace Escalante-Newbery.

Pero a pesar de todos los trabajos y responsabilidades que debía afrontar, nunca decayó en su ánimo la necesidad de expresarse a través de manifestaciones aéreas.

La pena causada por la desaparición del Pampero, hizo presa en el ánimo de la mayor parte de los adherentes al Aero Club, motivando la deserción casi total de sus integrantes, quienes dubitaban ya del interés deportivo que la aerostación les había despertado en un principio, por lo que Jorge debió repechar una vez más contra la extrema determinación de quienes sólo encontraban solución en el escepticismo.

Está claro que Jorge Newbery salvó personalmente al Aero Club Argentino de su desaparición y, consecuentemente, de todo cuanto ello involucraba entonces en relación con nuestro futuro aeronáutico.

A causa de las deserciones quedaron solamente: Jorge Newbery, Horacio Anasagasti, Severo Vaccaro, Lisandro Billinghurst y Antonio de Marchi, a los que posteriormente se agregó el Dr. Alfredo Lorenzo Palacios, quien con el correr de los años habría de expresar públicamente:

"Un día que recordaré toda la vida me encontraba en mi estudio con Antonio De Tomaso, muy joven entonces, que me acompañaba siempre y a quien inicié en la vida política, cuando entró Jorge Newbery, con quien yo apenas tenía relaciones y me dijo: 'se cree entre nosotros que lanzarse al espacio con un globo libre es una aventura de desequilibrados, y yo deseo demostrar que eso es un absurdo. ¿Quiere usted acompañarme en el Patriota?'.

"Sí, le contesté con entusiasmo. Y al estrechar cordialmente su mano, sellamos una amistad que sólo pudo interrumpir la muerte".

No obstante haber aceptado el Dr. Palacios la ascensión ofrecida por Newbery, éste le sugirió que creía conveniente brindar esa prioridad al ingeniero Anasagasti que había donado el globo, y como no hubo objeción por parte del primero, Anasagasti y Newbery fijaron como fecha tentativa para llevar a cabo tal propósito, el día 24 de enero de 1909.

A pesar de aquella preocupación de vieja data por parte del jefe de Bomberos, sargento mayor Calaza y las acertadas medidas tomadas por el Director

de Alumbrado, ingeniero Jorge Newbery, con respecto a la seguridad en los teatros, el 26 de diciembre de 1908, durante una representación de la Compañía Nacional encabezada por el primer actor Florencio Parravicini, estalló en el Teatro Argentino, de Buenos Aires, un voraz incendio en el que murió la actriz Fedora Borda, sin que nada se pudiera hacer para evitar el tremendo drama real, que de pronto había desplazado del tablado al drama ficticio.

Poco antes de finalizar 1908, el investigador infatigable que había en Jorge Newbery concluyó otro proyecto que tituló "Estudio sobre la fabricación de la lámpara eléctrica incandescente llamada 'Zirconium' y otros filamentos metálicos", que fue publicado en el Tomo 65, páginas 218 al 223, de los Anales.

Para comprender mejor en qué elementos se apoyaban sus propósitos, recordemos que la palabra "zirconium" proviene de zirconio o circonio, metal éste muy raro, mal conductor de la electricidad y que por frotación puede adquirir brillo y color gris oscuro. Se presenta en forma de polvo negro y coherente, arde sin llama, es inodoro y únicamente lo atacan la potasa en fusión y el ácido fluorhídrico acuoso. Símbolo Zr., número atómico 40 y peso atómico 91,22.

Suponemos que al decir el autor *"y otros filamentos metálicos"* se habrá querido referir por lo menos a los de platino y volframio, ya que ambos eran perfectamente adaptables a sus fines.

Con referencia a este último, es preciso destacar que sus yacimientos más importantes en la República Argentina, se hallan ubicados en la provincia de San Luis, y su extracción en el año 1939 alcanzó la respetable cantidad de 657 toneladas, posibilidades que ya en su época no debían ser ignoradas por Jorge Newbery.

La aflicción producida por la irreparable pérdida de los tripulantes del "Pampero", que con gran resignación se iba dando por aceptada, no fue capaz de hacerle torcer a Jorge el curso inalterable de su destino, y disimulando el pesar interior que desde hacía meses quería destruirlo, cumplió con Anasagasti y partió junto con él desde "Los Ombúes" a bordo del "Patriota" el 24 de enero de 1909, yendo a aterrizar en Marcos Paz después de 4h 45m. del reencuentro de ambos con las rutas del aire.

Esta demostración de coraje civil, fue captada de inmediato en su real magnitud por todos quienes alentaban todavía la llama votiva de su entusiasmo, y así fue como mediante una nueva conscripción de socios se alcanzó a reunir en breve lapso la asombrosa cantidad de 149 socios activos.

Alentado por este panorama lleno de nuevas esperanzas, Jorge Newbery le escribió al señor Adolfo Gabarret, a quien suponemos de la compañía proveedora de gas, diciéndole que el Aero Club Argentino se acababa de rehacer, puesto que había llegado otro globo y repuntado el número de socios, agregando que para evitar los trastornos que ocasionaban los cobros del fluido, se había dispuesto que ningún socio saldría sin antes abonar la cuenta del gas.

"Así se hizo la última vez —añadía Newbery— *es el caso de mi malogrado hermano; solamente que el dinero fue entregado al secretario rentado del Club, señor Osmán Pérez Freyre, quien se fugó con ese dinero y más 12.700 pesos"*.

A veces se nos hace difícil comprender cómo tantos golpes no doblegaban la indómita voluntad de este hombre hecho a todas las contrariedades, pero como si los ejemplos precedentes fuesen pocos, veamos una muestra más de su indeclinable voluntad de llevar adelante sus propósitos, mediante la lectura de la carta que el 17 de febrero de 1909 le escribió a su amigo el señor Mendizábal, para decirle que según los datos recibidos por parte del señor Bresillard, resultaba que el gas de Mendoza era de una densidad de 0,852 *"lo que*

nos daría solamente una fuerza ascensional de 450 gramos por metro cúbico".

Pero lo sorprendente era el agregado de que con dicha densidad no se debía pensar en hacer un viaje a Chile ni a ninguna parte, por cuanto según sus cálculos podrían disponer de tan sólo CUATRO kilogramos de lastre, con lo que no era posible salir...

Pero la carta continuaba con una enorme carga de esperanzas: *"si consiguiera que la empresa prive al gas del ácido carbónico con un lavaje de cal, se podría reducir la densidad a 0,550, dejando en el gas aún un 3,83 % de ácido carbónico y conseguiríamos entonces dar un poder ascensional de 0,582 kg. por metro cúbico. De esta manera podríamos llegar a levantar 698 kg. permitiéndonos llevar por consiguiente, en tales condiciones, 174 kg. de lastre.*

"Vuelve a ver al señor Faberes —agregaba Jorge— *y pregúntale si nos permitiría reducir la densidad del gas, pues si esto no fuese posible tendríamos que esperar hasta que nos lleguen aparatos de fabricar hidrógeno. Otra dificultad que veo son los depósitos, que según tu carta tienen una capacidad de 300 m³. El globo necesita 1.200 m³ de gas, así que debes averiguar el tiempo que se emplea en llenar los gasómetros".*

Está muy claro que ya anidaba en el ánimo de Jorge Newbery, el indeclinable propósito de cruzar la Cordillera de los Andes por vía aérea.

Como en aquellos lejanos tiempos de los Montgolfier, otra vez el globo libre estaba empeñado en adelantarse al ferrocarril, en la aventura increíble que significaba el cruce de las más altas cumbres de América.



CAPITULO XXXVII

Cuando Sarah presintió y le hizo saber a Jorge que su entrañable amor se iba a corporizar mediante el advenimiento de un hijo, fue tan grande su alegría íntima, que no halló mejor manera para expresarle su agradecimiento, que dejar momentáneamente de lado todas sus inquietudes personales y algunas obligaciones profesionales y proponerle la realización de un interesante viaje de placer mientras a ella le resultara posible todavía...

Hacía rato que Jorge se sentía subyugado por la misteriosa atracción de la Cordillera de los Andes, y ante la posibilidad que trasponerla podría serle grata a Sarah, no tardó en sugerírselo a lo que ella accedió amorosamente, siempre —claro está— que lo hiciesen por tierra.

Una vez en Chile, Jorge le abrió de par en par su corazón manifestándole qué feliz sería si ella y él, unidos en un solo sentimiento pudieran llegar un día a cumplir un periplo de amor cruzando la frontera Oeste de la patria, mediante un salto gigantesco por sobre la Cordillera...

Sarah sonrió en silencio, pero su corazón le dijo que aquellas palabras, más que sugerencia, tenían el sentido de una firme determinación.

Tal vez tuvo miedo de verse en las alturas, débil y pequeña, junto con quien era todo un impulso arrollador. Pero no se habló más del asunto.

Es decir, no se mencionó entre ellos, pero sin embargo en esos días, Jorge *"gastó sus horas útiles en estudiar los vientos y los cambios meteorológicos en la Cordillera".*

Los días pasaron rápidos como el viento, tal vez como aquel que Jorge necesitaba para viajar en su lecho de regreso a la patria, ligero como una ilusión, a bordo de un globo libre.

Y entonces él sería el primero.

Cuando volvió a la realidad, ya se encontraban de nuevo en Buenos Aires.

Con el ánimo de dedicarle el mayor tiempo posible al Aero Club que estaba apuntalando con tanta devoción, Jorge cesó en su vocalía del Jockey Club el 1 de abril de 1909, día en que por coincidencia se disolvió la Red Militar de Palomas como medio de comunicación y entonces algunos de sus ejemplares, pasaron a constituir el "Palomar Sargento Romero", que el Aero Club Argentino necesitaba para satisfacer en el futuro todos los requerimientos relacionados con la materia.

Con el objeto de continuar predicando con el ejemplo y cumplir a la vez con el Dr. Palacios, el 2 de abril se los vio ascender acompañados por el escribano Lisandro Billinghurst, que a último momento se sumó a ambos.

En la oportunidad su permanencia en el aire fue de 4h. 30m. en que cubrieron con toda felicidad la distancia existente entre "Los Ombúes" y la localidad bonaerense de Suipacha.

El día 9 del mismo mes, el diario "La Nación" publicó un artículo firmado por Jorge Newbery, quien lo tituló: "Aeronáutica", el que estaba expresado en los siguientes términos:

"Un asunto de palpitante interés, que ha tenido la virtud de cautivar completamente no sólo la atención sino asimis-

mo la de estimular la preocupación de todas las naciones civilizadas, han sido, puede decirse sin exageración, los pasos gigantescos que ha logrado llevar la ciencia, lo que hasta hace poco era una simple quimera, esto es la navegación aérea y por ende el dominio del espacio. La aplicación de la mecánica al problema de la aerostación, lleva dia a dia este medio de movilidad, a un fin que no es aventurado pronosticar; la conquista definitiva del espacio".

más a lo desconocido en holocausto de la civilización es hoy el punto de partida de una revolución mundial, vinculada no tan sólo a la ciencia de la guerra, sino también que representa una vasta contribución al estudio de la meteorología y un paso más adelante para resolver el ideal de la facilidad y rapidez en el transporte.

"En todas partes han surgido las iniciativas ya privadas, ya oficiales en pro de la navegación aérea. Se han inverti-



El señor Jorge Newbery y su distinguida esposa (la del centro del grupo). Fotografía tomada en Chile el año de 1909.

El pie del grabado habla por nosotros.

"No es pues de extrañarse el asombro producido por la aerostática y la seguridad en una época no muy remota, de que la nación poseedora de la máquina más perfecta será en lo sucesivo el árbitro supremo y absoluto de las demás, por el inmenso poder que pondrá a su disposición.

"Así pues, lo que hasta ayer sólo fue la preocupación de unos cuantos pioneros de la ciencia sedientos de arrebatar, aun a costa de cruentos sacrificios, de fortuna y hasta de sus vidas, un átomo

do cuantiosas sumas en concepto de premios para alentar y estimular a los obreros de la ciencia a fin de hacerlos perseverar en sus investigaciones. Cada nación busca y anhela por todos los medios a su alcance sobresalir en este certamen mundial.

"¿Es posible que el eco de tantas manifestaciones no hubiere repercutido entre nosotros? ¡No! Nuestro grado de civilización, nuestro nombre de país progresista, nuestros antecedentes patrióticos, nos imponían, nos colocaban en el

indudable deber de realizar algo, de comenzar siquiera la obra que otros se afanan hoy en terminar.

"Este ideal bien noble por cierto en su fondo, ha sido la semilla que germinó y que ha contribuido a la fundación del Aero Club Argentino. Un núcleo reducido de hombres tomó sobre sí la ardua tarea de que la aerostación fuera aquí un hecho; y sin omitir sacrificios y aun a costa de acerbas y gratuitas críticas lo ha implantado definitivamente. Un accidente imprevisto en el cual la suerte jugó el rol más importante, por no decir exclusivo, detuvo un momento la lucha emprendida, envolviendo en conceptos ligeros, en murmullos desfavorables a aquellos que tan sólo tuvieron por norte un fin altamente nacional, la posesión de un medio tendiente entre nosotros a realizar investigaciones aéreas científicas de que carecíamos; de iniciar un interesantísimo deporte que encierra, como queda dicho, para una época no lejana, una de las armas más poderosas que podrá servir para defender el suelo patrio.

"Desgraciadamente estas elevadas as-



Jorge Newbery y Alfredo Lorenzo Palacios, a bordo del "Patriota", listos para emprender una ascensión, acompañados por Lisandro Billinghurst.

piraciones no han sido debidamente interpretadas. Sólo se ha visto por lo general en las ascensiones, excursiones temerarias con el solo fin de experimentar fuertes sensaciones. Por doquier se ha hablado, se ha discutido, se han establecido teorías, se han emitido opiniones de todo género, o han aparecido de improviso técnicos de ocasión que indicaban a veces lo que debía o no debía hacerse, críticas, acusaciones más o menos bien intencionadas, en fin, un verdadero caos de opiniones contradictorias que en su conjunto todo admitía, menos el objetivo único y exclusivo que dio nacimiento a la Institución.

"Las ascensiones aéreas hasta hace poco eran casi desconocidas en la República Argentina, salvo las de algunos profesionales con motivo de lucro. En las diversas salidas efectuadas por socios del Aero Club Argentino no se ha tenido tan sólo en vista la realización de actos puramente deportivos, no. Se ha tenido la mira de llevar al terreno de lo positivo, estudios prácticos y teóricos efectuados en otros países anteriormente, y aportar así y contribuir a la aerostación, por medio de los instrumentos apropiados, datos científicos observados en las capas atmosféricas y otros hechos trascendentes, cuya utilidad ha sido justicieramente apreciada por el sabio Director de la Oficina Meteorológica, señor Davis quien, séame permitido consignarlo aquí, no ha omitido sacrificio alguno para cooperar al mejor éxito de las ascensiones.

"La adquisición de un nuevo aeróstato realizada por un socio del Aero Club Argentino, ha dado ancho campo a un sinfín de nuevas y antojadizas críticas, que analizadas todas encierran únicamente en su fondo acusaciones nacidas la mayor parte, no hay dudas, a impulso de sentimientos unánimes, provocados por el desgraciado accidente acaecido al 'Pampero'.

"Descartando las opiniones y críticas malignas, que no merecen los honores de la refutación, lanzadas por espíritus mezquinos con el propósito deliberado de hacer daño, me concretaré por ahora simplemente a demostrar el fin altruista que se persigue y los anhelos por generalizar la aerostación en nuestro país.

"Así se tranquilizarán también aquellos que por nobles sentimientos ven en sus iniciadores y adeptos, víctimas de imaginarios peligros forjados por el desconocimiento absoluto de los más elementales principios que aseguran el éxito de las ascensiones. Estas con globos libres, constituyen hoy por hoy en casi todos los países de Europa y Norte América, un deporte rayano en lo vulgar, sin contar entre las ascensiones diarias que en todos los pueblos importantes se realizan con fines científicos, ni tampoco aquellas que por ensayos y estudios se practican con aeroplanos y otros aparatos que conquistarán pronto el dominio aéreo. A pesar de la vulgaridad que ha adquirido este medio, ya sea como deporte, ya sea con otros móviles, los accidentes que registran los anales son a todas luces insignificantes, como lo demuestran las estadísticas, hecho que de por sí destruye toda razón de ser del pesimismo que se ha apoderado de la mayoría de nosotros.

"Tratándose de accidentes, ¿qué diremos del automovilismo? ¿no acusa por ventura primero su implantación y luego su generalización un número aterrador de víctimas? Sin embargo nadie osa discurrir sobre el particular, nadie se retrae de emplear ese medio de locomoción; todos y cada uno tratan de poseer máquinas que desarrollen el máximum de velocidad. ¿Se registra un accidente? bien; consecuencia ineludible del progreso. He ahí la contestación de todos. Hoy hacemos este deporte en pleno auge. Nadie le teme. El paso como saetas de las máquinas por nuestras calles es apenas advertido, ¿por qué? La razón se impone, su uso continuo, su multiplicidad, la necesidad de rápidas comunicaciones lo han popularizado como una necesidad aquí y en todas partes.

"Otro tanto podría decirse que ha ocurrido, por ejemplo, al implantarse los tranvías. Un grito unánime de recelo y condenación fue el bautismo que recibió este nuevo factor de progreso. Cuando el primer tranvía de sangre corrió por Buenos Aires, un hombre a caballo galopaba a 50 metros delante del vehículo, tocando una corneta para advertir a los habitantes los riesgos que corrían. Y al operarse la transformación de tráfico a sangre por eléctrico, las autoridades fueron tildadas de ser cómplices más aún, de la causa única y directa de los primeros accidentes que tenían forzosamente que ocurrir.

"Considerábase entonces que su generalización iba a contribuir en los anales de los accidentes con un número incalculable de víctimas. Varios fueron los esfuerzos que se hicieron por demostrar a las multitudes la falta de consistencia que existía en sus temores. Recuerdo casos de personas que preferían hacer largas distancias para servirse de la tracción a sangre, antes de aventurarse a las temibles consecuencias que su ignorante imaginación bordaba alrededor de un viaje en un coche movido por la electricidad.

"Sin embargo esos temores, esas críticas se han ido desvaneciendo poco a poco. Se ha visto, se ha palpado que su existencia es una necesidad. Los que ayer encontraban excesivas las velocidades hoy protestan considerándolas insuficientes.

"Si por desgracia sucede un accidente nadie se acuerda de inculpar a la tracción eléctrica.

"Muchos otros ejemplos semejantes podría citar en apoyo de mi tesis. Raro es el caso de que la realización de un progreso cualquiera no haya dado lugar a escenas más o menos parecidas. Tal es el cuadro vivo que nos presenta ahora la iniciativa de implantar entre nosotros la aerostación. Formúlanse contra ella numerosísimas argumentaciones; vese en ella la introducción de un nuevo factor humano que producirá innumerables víctimas y discútese por doquier su inutilidad en el sentido de la práctica. Sin embargo, ¡cuán lejos de la verdad se está al hacerse estas deducciones!

"Como utilidad práctica nadie podrá negar que su intervención en las cuestiones relacionadas con la meteorología y el valor que aporta en sus investigaciones es a todas luces inapreciable, a tal punto que es poco menos que imposible, sin su concurso, el conocimiento de los muchos fenómenos y particularidades que a cada instante nos brinda la naturaleza en sus diversas capas atmosféricas.

"Muy pronto palparemos el valor práctico entre nosotros de las ascensiones, y lo afirmo porque el servicio que prestará en caso de guerra y a la vigilancia de nuestras inmensas costas, en nuestros dilatados territorios sometidos hoy por falta de medios a un deficiente contralor aduanero, encontrará en la navegación, una vez perfeccionada, un cooperador que se impondrá como elemento reemplazante.

"Como medio deportivo no vacilo en pronosticar que será uno de los que ha de contar dentro de poco con numerosos adeptos, y esto se ha de producir tan pronto como se inculque en el ánimo nacional, el conocimiento de que los peligros de la aerostación son nulos, comparados con los que nos ofrecen otros medios de movilidad y otros deportes de gran boga y que, sin embargo, se practican con verdadero entusiasmo.

"En ese día se verá que un globo no es un vehículo de muerte ni de juguete, y los temores que su empleo inspiraba, habrán desaparecido con el simple conocimiento de lo que es la aerostación, y nadie lo discutirá.

Firmado: Jorge Newbery".

Para comprender mejor cuanto hemos leído, tal vez sea conveniente ubicarnos en abril de 1909, y a partir de allí viajar hasta el presente sobre las huellas indelebles que anticipó este escrito...

Los señores José María Martinez, Alfredo L. Palacios, Eduardo Bradley, Jorge Newbery, Antonio de Tomaso y Alvaro Melian Lafinur, observando la dirección del viento por medio de globos pilotos.



CAPITULO XXXVIII

En vista de que el señor Aarón Martín Félix de Anchorena se encontraba impedido de atender la presidencia del Aero Club Argentino, dadas sus obligaciones de cumplimiento en el extranjero, se llamó a elecciones en dicha Institución, a los efectos de integrar una nueva Comisión Directiva.

En esa oportunidad dijo Jorge Newbery, que después de la desgracia acaecida al "Pampero", se podía decir que el Club había quedado disuelto por el abandono de los socios y la Comisión Directiva, agregando que para dar nuevo impulso a la entidad, él fue el primero en efectuar una ascensión con el ingeniero Anasagasti.

Y agregó que teniéndose ya varios socios entusiastas y la perspectiva de dar al Club un gran impulso con los recursos que recibirían para el Centenario, era menester seguir adelante y no perder lo realizado hasta esos momentos.

Acto seguido se dio comienzo a los comicios, y ese 27 de abril de 1909 resultaron electas las siguientes autoridades:

Presidente:
Jorge Newery

Vicepresidente 1º:
Coronel Napoleón Uriburu

Vicepresidente 2º:
Horacio Anasagasti

Secretario-tesorero:
Lisandro Billinghurst

Vocales:
Aarón Martín Félix de Anchorena
Barón Antonio de Marchi
Mayor Waldino Correa
Ingeniero Jorge A. Duclout
Dr. Alfredo L. Palacios
Señor Severo Vaccaro

Véase hasta dónde llegaba el espíritu de comprensión y la hombría de bien de aquellos hombres, que el señor de Anchorena no tuvo a menos pasar de presidente a vocal, pese al privilegio que nadie podrá negarle, de haber sido el introductor de la aerostación en la República Argentina.

Uno de los primeros proyectos que de inmediato tomó cuerpo en el seno de la nueva Comisión Directiva, fue gestionar la afiliación del Aero Club Argentino a la Federación Aeronáutica Internacional con asiento en París, por cuanto después de estudiadas sus exigencias se consideraban dadas las condiciones mínimas para perseguir tal propósito.

Sin embargo el resultado de dicha gestión no habría de palparse de inmediato.

El nuevo presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Alejandro Newbery, se apresuró a escribir el 29 de abril de 1909, tres cartas similares, una para cada uno de los titulares del Hipódromo Nacional, Jockey Club y de la Comisión del Centenario, Dr. Marco Avellaneda, mediante las cuales les hacía saber que *"de acuerdo a la decisión de la asamblea del 27 del actual, dirijo esta nota a Ud. para solicitarle el concurso de esa Institución, a fin de obtener una cantidad de dinero que se destinará a dar mayor impulso a nuestra asociación cuyos nobles ideales son bien conocidos, tendiendo ellos a la divulgación de la navegación aérea, especialidad científica de la que somos sus precursores en la América meridional.*

"Me permito distraer la atención del señor presidente —proseguían las no-

tas— para recordarle que en otros países, diariamente, se llevan a cabo experiencias que propenden a alcanzar el absoluto dominio de los aires, habiendo contado casi todos los centros respectivos, en sus principios, con el apoyo de las demás instituciones que ayudaron pecuniariamente a ese grupo de iniciadores repartidos por Francia, Alemania, Inglaterra, Italia, Estados Unidos y otros países, que con tenacidad y constancia admirables, llaman la atención del mundo por los progresos que día a día alcanza la navegación aérea por medio de globos y aeroplanos. Esta nueva ciencia de navegación aérea debe interesarnos a todos, máxime cuando formamos un pueblo que aspira siempre a colocarse al nivel del grado de adelanto de las naciones más civilizadas".

En su lucha sin cuartel renovada ahora con más bríos en favor de la aeronáutica, el 3 de mayo de 1909, Jorge Newbery se dirigió por el mismo medio al ministro de Hacienda, Dr. José M. de Yriondo, para hacerle saber que *"debiendo retirar de la Aduana un globo con procedencia de Francia, que ha llegado en el vapor 'Espagne' de fecha 27 de abril ppdo., he resuelto dirigirme a Ud. solicitándole la libre introducción del aeróstato y correspondientes accesorios que vengan consignados a esta Institución".*

"Para hacer este pedido nos basamos en que se trata de un elemento que viene destinado a una asociación científica".

Dos días después, el 5 de mayo, Jorge Newbery se dirigió al Ministro de Guerra, solicitándole su concurso en el sentido de que el Aero Club Argentino contara con un local apropiado, y al mismo tiempo contribuyese al pago de la mensualidad con que era remunerado un matrimonio contratado en Francia por la Institución de referencia y cuyo contrato, decía la nota, ha sido hecho por la suma de 300 pesos mensuales en los que están incluidos los servicios de la señora, que ha sido operaria del señor Mallet, en París, una de las casas de mayor prestigio como constructora de globos.

"Hasta hace poco —proseguía Newbery— los empleados contratados a que me he referido estaban alojados en las habitaciones de una construcción que ese Ministerio lleva a cabo en el cuartel de Artillería, estando todavía el material de aerostación almacenado en una de dichas habitaciones.

"Si fuera posible dar una solución definitiva para ese material que requiere especial cuidado, y próximo a ella un alojamiento para residencia del técnico y su esposa, poniendo además un clase o soldado a las órdenes de dicho empleado, ese Ministerio podría contar de hecho con la posesión de un parque aerostático.

"Considerando pues, que es absolutamente imprescindible la presencia de un técnico, que sirva a la vez de maestro y guardián del delicado material que forma parte de los globos, y habiendo encontrado ese hombre necesario en la persona del señor Luis Faberes, sería sensible que por no costear su sueldo y alojamiento nos priváramos de sus servicios".

El espíritu inquieto de Jorge hizo que se conectara de inmediato con su amigo el ingeniero Horacio Anasagasti, para decirle que de acuerdo *"con lo que tú hablaste sobre la donación de tu globo al Ejército, le he dirigido al Ministro de Guerra una nota cuya copia te adjunto (5-5-1909)."*

"He estado además con el Ministro y me dice que acepta gustoso el ofrecimiento y que para antes del sábado de esta semana lo habrá resuelto de acuerdo a como se pide.

"Yo he recibido ya el globo y algunos materiales que te envía Mallet, por valor de ochocientos pesos y pico".



"Un pequeño recuerdo de la época, en el que se da testimonio del importantisimo papel desempeñado por Newbery en nuestra aeronáutica.

También se dirigió Newbery el 14 de mayo de ese año al Intendente Municipal D. Manuel J. Güiraldes, solicitándole en calidad de ayuda la suma de 10.000 pesos, *"a fin de aumentar los fondos del Aero Club y poder continuar así su obra de progreso".*

Como se recordará, tampoco había escapado al requerimiento de apoyo el presidente de la Sociedad Hipódromo Nacional, señor Felipe Cuencas, a quien Jorge tuvo el gusto de remitirle el 17 de mayo una carta *"agradeciéndole la donación de 1.000 pesos, consecuente con la solicitud que tuve el honor de elevarle".*

En su incansable pedir en favor de la aerostación y consecuentemente de la comunidad, el 21 de mayo Jorge firmó un recibo a favor del señor Antonio de Marchi, por la cantidad de setecientos pesos, saldo de MIL que la Sociedad Sportiva Argentina donó al Aero Club Argentino, demostrando con ello una comprensión y hermandad jamás desmentidas.

Mientras tanto la Comisión Directiva al mando de su espíritu férreo y sereno prosiguió realizando sus reuniones habituales, y en la efectuada el 20 de mayo de 1909 se trajo a colación una deuda de gas reclamada por la Compañía, llegándose a la conclusión, mediante documentación fidedigna, que antes de su desgraciada ascensión llevada a cabo el 17 de octubre de 1908, Eduardo Newbery le había abonado 700 pesos al ex secretario rentado del Aero Club, suma que éste no transfiró a la empresa proveedora del fluido, lo que en el correspondiente Libro de Actas está firmado por Jorge Newbery y algunos miembros de la Comisión Directiva que asistieron a esa reunión.

Poco después se incorporó al parque aerostático un globo de 800 metros cúbicos de capacidad, que fue bautizado con el nombre de "HURACAN".

Nuestro reducido mundo aeronáutico se sintió retemplado ante las nuevas perspectivas que se abrían para el futuro inmediato, y hasta se entretejían posibilidades de que —por qué no— en un tiempo no lejano se podría llegar a poseer un avión.

Pero para materializar tales propósitos era indispensable conseguir los medios con los cuales resolver primero, las múltiples y reiteradas necesidades económicas de la institución, de manera que aprovechando recursos estatutarios, el 28 de mayo de 1909, Jorge Newbery escribió cartas similares con destino a los señores Rufino Luro y José Pacheco Anchorena, invitándolos a constituirse en socios honorarios del Aero Club Argentino, para lo cual bastaba con hacer frente a una cuota única de 600 pesos.

En sus notas Newbery alegaba que no había razón *"para que un país como el nuestro que se preocupa tanto por alcanzar el grado de intelectualidad traducida en todas sus formas por las naciones que marchan a la vanguardia del mundo civilizado, no se preocupe también de desentrañar a la ciencia uno de sus grandes misterios: el dominio de los aires por la voluntad del hombre".*

Por ese entonces el Dr. Marcelo Torcuato de Alvear se encontraba en París y allá le escribió Jorge para informarle sobre la existencia del Aero Club Argentino y el reducido material aerostático con que se contaba, el que apenas alcanzaba a dos unidades a saber: el "Patriota" y el "Huracán", que como se recordará habían donado, respectivamente, los ingenieros Anasagasti y Newbery.

Mediante esa carta, Jorge le solicitaba al Dr. Alvear la donación de un globo que por lo visto era propiedad de dicho caballero, a estar por la puntualización de la frase donde Newbery le decía: *"del que según se tiene entendido usted hace poco o ningún uso".*

"De esta manera —agregaba el requirente— usted quedaría ligado a la Institución, lo que por cierto sería para nosotros muy honroso".

Nos extrañaba mucho el hecho de que el mayor Waldino Correa hubiera desaparecido prácticamente del ambiente aeronáutico durante un lapso tan prolongado, pero Newbery atento a los mínimos detalles, partió en su busca mediante una carta que le remitió el 2 de junio a Campo de Mayo, *cordialmente, para hacerle saber que había llegado de* Europa el globo "Huracán", más algunos aparatos meteorológicos, globos piloto y repuestos, informándole también que creía haber conseguido del Ministro de Guerra, *"una de las casitas que daban sobre Cabildo"*.

Al señor Tomás Devoto le solicitó también una donación, alegando *"su reconocida filantropía"*.

Así, de una manera u otra, Jorge Newbery no dejó de pedir a personas representativas ni autoridad alguna, todo aquello que creía necesario para cumplir ese gran sueño que era la aeronáutica nacional; la misma que hoy disfrutamos plenamente, sin reparar muchas veces en el sacrificado desvelo de todos los que dieron hasta su propia vida, sin solicitar recompensa alguna, a fin de no empañar el brillo del premio supremo que representaba servir a la Patria.



CAPITULO XXXIX

Mientras con el mayor entusiasmo se barajaban lógicas esperanzas que tendrían por escenario los cielos de esta parte de América, Jorge Newbery sufrió la irreparable pérdida de su señora madre ocurrida el 19 de junio de 1909, como consecuencia de un ataque cardíaco, cuando contaba sesenta años de edad.

Su muerte fue certificada por el doctor Miguel Juan Petti, quien desde hacía bastante tiempo la atendía de una progresiva parálisis de ambas piernas.

Mamá Newbery ya no tocaría más el piano acompañando al conjunto familiar integrado por todos sus hijos, ya que cada uno, oportuno es recordarlo, sabía ejecutar algún instrumento musical.

Los restos de la señora Dolores Malagarie de Newbery fueron depositados en la bóveda de D. Eduardo A. Parker, ubicada en el cementerio de la Recoleta, por cuanto los Newbery no la poseían.

Apenas nueve días después del fallecimiento de su señora madre, Jorge presidió una nueva reunión de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, llevada a cabo el 28 de junio de 1909, durante la cual se deliberó sobre la situación del técnico francés D. Luis Faberes, quien había cumplido su contrato con la Institución hacía dos meses, resolviéndose aparte, que se le abonarían 50 pesos mensuales para que habitara en un hotel, por no tener alojamiento, hasta tanto se obtuviese un local apropiado en la forma proyectada.

Los variados y profundos conocimientos de diversas materias que poseía Jorge Newbery, le permitieron siempre estar presente con su opinión señera en cualquier circunstancia en que se le requiriese, lo que quedó demostrado una vez más a través de una de las tantas cartas que remitía invariablemente a quienes le hacían el honor de consultarle, en este caso el señor Emilio Sassenus —uno de los firmantes del Acta de Fundación del "Aereo Club Argentino"— a quien le hizo saber que había recibido su carta "fechada el 22 del corriente", acompañada por un diario de Oliva (Córdoba) en la que le dedicaba el estudio del aeroplano que también motivaba la misiva.

"Veo con el consiguiente agrado —le decía Newbery— que Ud. ha aceptado mis indicaciones modificando su aparato después de hacer un estudio más detenido de su idea, pero considero que no ha llegado el momento aún oportuno de hacer publicaciones en los diarios más serios con respecto a este aeroplano, hasta tanto la comisión técnica del Aero Club Argentino no lo examine y constate el valor científico y práctico alcanzado en las reformas proyectadas.

"Por ahora me es imposible ocuparme de asuntos particulares debido a mi reciente luto, pero más adelante podremos hablar sobre esta cuestión".

A continuación remitió una circular a todos los socios de la entidad aeronáutica que presidía, para hacerles saber que podrían realizar ascensiones, solicitándole previamente al secretario del Aero Club, el concurso del piloto oficial señor Ernani Mazzoleni, quien estaría siempre a la disposición de los interesados.

Simultáneamente le escribió al señor

Adolfo Gabarret, de la compañía proveedora de gas, para decirle que tenía en su poder un recibo por cuenta de dicho fluido, abonado para una ascensión en globo de 800 m^3 que no se llevó a cabo, con el agregado de un caso similar ocurrido al ingeniero Anasagasti, que pagó gas para el globo grande pero que no realizó la ascensión por inconvenientes de última hora.

"Convendría —le decía Newbery— que cuando se vaya a usar el gas, el encargado de abrir la válvula escriba en el recibo correspondiente una observación haciendo constar que ha sido usado el gas, y la firma, evitando de esta manera posibles confusiones".

Es reconfortante advertir, cómo a cualquier problema Jorge Newbery aplicaba soluciones tan sencillas.

Llegamos así a mediados de 1909, en que un grupo de caballeros, entre los que se contaban Carlos Alberto Tornquist, Eduardo Hileret, Adolfo Mantels, José Lucio Ocampo, Francisco Ocampo, Francisco Hentsch y Adolfo de Bruyn, organizaron el "Sindicato Aéreo Argentino", empresa de carácter comercial, cuyo principal objeto sería el funcionamiento de una escuela de pilotaje.

Para ello se encomendó al señor De Bruyn la compra en Europa de un avión y sus accesorios.

Aprovechando tan magnífica oportunidad, dicho miembro de la novel entidad realizó su aprendizaje de vuelo en Francia y al regresar al país a fin del citado año, trajo consigo un avión Henry Farman con motor Gnome de 50 HP, el cual fue exhibido en la vidriera de la casa Mantels y Cía., ubicada en la esquina de Belgrano y Perú de la ciudad de Buenos Aires.

El avión permaneció allí durante un lapso bastante pronunciado, debido prioritariamente a dificultades económicas del Sindicato, el que como consecuencia se consideró prácticamente disuelto.

Es lamentable que contándose con un avión adecuado y habiendo cursado pilotaje en Francia un enviado argentino, no haya sido precisamente un compatriota nuestro quien volara por primera vez aquí, con un "más pesado que el aire".

Oportunamente un integrante del citado Sindicato, el señor Adolfo Mantels, pero bajo el nombre comercial "Mantels y Cía." inició gestiones ante las autoridades nacionales, a fin de obtener un espacio apropiado para mantener las actividades aéreas que se habían proyectado en un principio.

Ignoramos cuántas veces Jorge se habrá detenido frente a la vidriera donde se exhibía "el avión del Sindicato", y qué raids imaginarios habrá emprendido desde esa esquina de Belgrano y Perú, pero qué duda nos queda de que si se le hubiese ofrecido la oportunidad, él hubiera sido el primero en volarlo...

Mientras tanto el señor Ernani Mazzoleni continuaba viviendo en la calle Guevara Nº 369, a donde el señor Ramos Vivot como secretario del Aero Club Argentino, le remitió una nota en la que le decía que *"como para mañana se ha proyectado una ascensión y posiblemente serán requeridos sus servicios en carácter de piloto oficial, le pido en nombre del señor presidente se sirva concurrir al lugar desde donde parten los globos".*

En estos momentos comenzaba a creársele al Aero Club un serio problema para el depósito de los aeróstatos, según lo hace entender una carta que Newbery le remitió al señor Tomás Santa Coloma, diciéndole que en su carácter de presidente de dicha Institución le era grato dirigirse a él, manifestándole que estaba impuesto de la orden de desalojo general del Cuartel del Maldonado, *"a fin de dar lugar a la exposición de higiene que se celebrará en esa ubicación"*, pero que como la entidad que presidía tenía depositado allí su material y habitaba también el personal encargado de su conservación, le solicitaba permiso para continuar usufructuando

el local hasta tanto hallaran otro más adecuado.

El relato de tan agobiantes penurias no tiene otro objeto que exponer en su cruel desnudez, las interminables angustias e ingentes sacrificios, que debieron soportar los pioneros de nuestro poder aéreo.

En esos momentos, más precisamente el 15 de julio de 1909, el mayor de artillería D. Arturo P. Luisoni se acogió a los beneficios del retiro, desde donde prosiguió bregando infatigablemente en apoyo de todas las inquietudes de Jorge Newbery y tantos otros, que eran también las suyas.

Ante el acuciante problema que representaba el destino a dársele al material y personal técnico del Aero Club, Jorge se dirigió al presidente de la Sociedad Rural Argentina, Dr. Emilio Frers, solicitándole uno de los pabellones de esa entidad, para utilizarlo como depósito a fin de almacenar durante tres meses más o menos el material aerostático, pero a raíz de otras gestiones similares ante otros organismos, se deduce que en esta oportunidad Jorge Newbery no tuvo éxito.

No obstante tantos problemas, Jorge se hizo el tiempo necesario para dirigirse por nota a D. Juan Canter, a fin de agradecerle la donación de la Copa denominada "Patriota" efectuada por su empresa la "SIN BOMBO", junto con la cual despachó otras con destino a los directores de los diarios "La Nación", "La Prensa", "La Argentina", "El Diario" y "El Nacional", solicitándoles hicieran mención del amable gesto del señor Canter.

El 19 de julio, ya en el extremo de la necesidad que lo acorralaba, Jorge le escribió al barón Antonio de Marchi para informarle que habían tenido que desalojar *"el local que el Ministerio de Guerra nos había cedido en los Cuarteles de Caballería para guardar los globos y demás material aerostático, pues va a ser ocupado en seguida por tropas"*, a consecuencia de lo cual se resolvió que aquéllos serían almacenados provisoriamente en el local de la Sociedad Sportiva Argentina, donde estuvieron en un principio, hasta tanto el Aero Club contara con una ubicación definitiva.

El 23 de julio, sin tiempo para meditarlo mucho, Jorge Newbery se dirigió al Dr. Adolfo Salas, presidente de la Comisión del Honorable Concejo Deliberante, para solicitarle un subsidio destinado al Aero Club Argentino, lo que fue tratado sobre tablas y aprobado, por lo que al otro día Jorge concurrió a agradecer al titular y a los concejales Ramón R. Romero y Juan A. Cominges, el haber votado en favor de su pedido.

Se estaba en eso cuando llegó al país la noticia relacionada con la hazaña cumplida por el aviador francés D. Luis Blériot, constructor del avión que llevaba su nombre, quien el 25 de julio de 1909 realizó la primera travesía aérea —con un más pesado que el aire— del Canal de la Mancha, entre Calais (Francia) y Dover (Inglaterra) separadas ambas márgenes por una distancia de 36 kilómetros.

Justo es consignar que la hazaña de dicho piloto no fue fruto inesperado de una improvisación, por cuanto ya en 1899 había realizado su primer modelo de ornitóptero, que no era otra cosa que un avión cuyas alas tenían movimientos semejantes a los de las aves.

Más tarde construyó el Blériot IX, equipado con un motor Antoinette de 16 cilindros refrigerados por agua y una potencia de 50 HP, equipado con hélice metálica cuatripala, destacándose la extraña particularidad de que las alas, "cuya osamenta era de caoba y álamo" estaban revestidas con papel de pergamino.

Pero para el cruce del Canal, utilizó un Blériot XI con alas enteladas; motor Anzani tricilíndrico de 30 HP y hélice bipala de madera, marca Chauviére.

Por entonces el Aero Club Argentino había trasladado sus oficinas a la calle

Maipú Nº 427, desde donde el 26 de julio de 1909 Newbery le remitió una nota al Jefe del Gabinete Militar, general Angel P. Allaria, a los efectos de reconstruir un galpón que le había sido cedido al Club por el Ministerio de Guerra, a fin de depositar en él el material aerostático que se encontraba en la Sportiva, a lo que agregaba textualmente: *"agradecería a Ud. se sirviera facultarme en mi carácter de presidente de esta Institución, para demoler dicho galpón y volver a construirlo de acuerdo a las necesidades exigidas por la delicadeza de todos los elementos que forman parte de los globos y demás accesorios".*

Por fin desembocamos en una información que nos devolvió el optimismo, tal vez contagiados por el propio de Jorge Newbery, al enterarnos que le decía a su amigo el ingeniero Horacio Anasagasti que *"nuestro Club ha recibido un gran impulso, pues tenemos 11.000 pesos en caja y considero que el mismo ya tiene asegurada larga vida, por lo que ahora estoy tratando de que se active su movimiento, cosa que se está logrando. Desde muy pronto se iniciará una serie de ascensiones en las que espero tú tomarás parte.*

"Como estoy poniendo todo en orden a fin de que el Club revista toda la seriedad que debe tener, te ruego quieras tomarte la molestia de entregar al portador los aparatos científicos que tuviste a bien donar al Centro.

"De esta manera estará junto todo nuestro capital y disponible en cualquier momento".

Firme en sus propósitos, el 28 de julio del año que corría, Jorge le remitió a los señores Carlos y Eugenio Díaz Vélez, un escrito en el que les decía entre otras cosas, que como no se había presentado la oportunidad de verlos nuevamente después que tuvo el gusto de conocerlos, con motivo de un informe técnico que le habían solicitado, les escribía para que lo ayudaran a la formación y desarrollo de los propósitos de un Club, del cual tenía el honor de ser el presidente.

"Por esta razón —agregaba— es que los invito para que contribuyan a la realización de nuestros ideales, y al efecto me permito pedirles que se hagan socios vitalicios; sin perjuicio que aparte de ello ustedes ayuden al Club de otra forma si así lo desean.

"Les remito los Estatutos del Club, por el cual podrán informarse que los socios que están en la categoria de los vitalicios, pagan una sola vez, como única cuota, la suma de 600 pesos".

El mismo día Jorge redactó y remitió una carta completamente fuera de todo lo que estábamos acostumbrados a leer de él, la cual le era dirigida al señor Pastor Bordón, de la localidad de Laprida y en ella le decía:

"Me dirijo a Ud. por indicación del señor Oscar Ortiz, para que le retransmita el contenido de esta carta.

"Me complazco en saber que dicho señor se interesa por la navegación aérea. No entro a discutir sus ideas porque tratándose de aviación y aeroestación las ideas vuelan y es necesario retenerlas para que no desaparezcan del todo.

"Una persona muy entusiasta por esta ciencia se dedicó a estudiar el vuelo de las aves, trasladándose al efecto al país de los cóndores. Construyó un pequeño corral con una puerta que conducía a una jaula; soltó dentro de aquél algunas gallinas y después de varios meses de espera, tres águilas, al cruzar por el espacio y ver las presas se lanzaron sobre ellas.

"Cuando quisieron volar, como es natural, no tenían espacio para tomar el vuelo.

"El estudioso se frotó las manos pero en vez de arriar las águilas a la jaula, esperó que otras que por ahí remolineaban se asentaran.

"Mientras tanto se levantó una brisa y las águilas abrieron sus alas y se elevaron desapareciendo en el espacio.

"Nosotros por esa causa empezamos con lo que tenemos en mano para que las ideas no desaparezcan en efímeras ilusiones. Nos iniciamos con las antiguas montgolfieras estudiando nuestra atmósfera y sus corrientes, para poder tener ciertas bases de conocimientos y aplicarlas luego a los aparatos más pesados que el aire, que son, a mi juicio, el único porvenir de la navegación aérea.

"Este Centro —terminaba expresando Newbery— tendrá siempre el mayor placer en recibir al señor Ortiz, pues todas aquellas personas que puedan contribuir al desarrollo de esta naciente ciencia, son las que mayor acogida tienen".

El 4 de agosto de 1909, Jorge le escribió una carta a su amigo Anchorena que se encontraba en París, informándole que el Concejo Deliberante municipal había acordado al Club un subsidio de 10.000 pesos, con lo que fue pagada la deuda a la casa Sahores y Ojeda, de París, cuya letra se levantó en el Banco Español.

También le hizo saber que Luis Faberes tenía su sueldo al día y que el Ministro de Guerra había resuelto contribuir con 150 pesos mensuales para abonar la mitad de dicho haber.

En la misma misiva Jorge le solicitó a Anchorena, que si tenía oportunidad entrevistara al Dr. Marcelo T. de Alvear, para recordarle el contenido de la carta que en el mes de mayo le dirigió el Aero Club Argentino, haciéndole un pedido al que —creía— no se negaría.

En su infructuosa búsqueda de un lugar adecuado y definitivo para el material aerostático, Jorge remitió, como último pedido una nota al ministro de Agricultura, ingeniero Pedro Ezcurra, solicitándole le acordara, aunque más no fuese, un reducido espacio en el local del Pabellón Argentino, que bien podía ser el que estuvo destinado a la exposición de maquetas del escultor Irurtia, lo cual sería de gran utilidad para guardar allí lo que se mencionaba en la nota.

Pero como todo tiene un límite, una vez agotadas todas las instancias para conseguir las comodidades que se le estaban negando, Jorge Newbery aprovechó la reunión de Comisión Directiva llevada a cabo el 14 de agosto de 1909, para poner en conocimiento de todo ese cuerpo, que se había tomado la atribución de alquilar un galpón y local en la calle Cabildo 492, a fin de guardar los globos y terminar de una vez por todas con una situación realmente insostenible, por lo que había pagado 300 pesos como alquiler correspondiente a tres meses a razón de 100 pesos por mes, que era el precio convenido, comunicándole al mismo tiempo al señor Faberes, que se encontraba presente, que debía ocupar cuanto antes la casa alquilada por el Aero Club, puesto que se le retirarían los 50 pesos mensuales extra, que se le habían asignado.

Haciendo una pausa en sus tareas, Jorge gestionó personalmente ante el Intendente Municipal, la cesión de un carro cada vez que fuese necesario, para facilitarle al Aero Club el traslado del material aerostático, lo que no obstante serle concedido debió seguir por nota el correspondiente trámite administrativo.

En virtud de que Jorge Newbery había pensado llevar la aeroestación al interior del país, con fines de divulgación y estudio, el 16 de agosto le remitió una carta al gerente de la Compañía de Gas de Rosario, dándole todas las indicaciones y detalles necesarios, para poder iniciar con éxito la inminente ascensión que se proponía llevar a cabo en aquel lugar.

Tanta lucha como estaba realizando Jorge Newbery, tenía que brindarle algún día un premio aunque sólo fuese moral, y al fin lo recibió por parte del general Hans von Below, a quien agradeció por nota del 18 de agosto las opiniones que dicho militar había vertido

en el diario "La Argentina", con respecto a las ventajas y aplicaciones que podían obtenerse de la navegación aérea, tarea a la que él se había entregado con devoción religiosa.

Destinatario también de una de sus cartas, fue el señor Javier H. de la Quintana, radicado en La Reducción, Tucumán, agradeciéndole la nota enviada por su padre, con respecto a la idea, bastante avanzada ya, para la construcción de un dirigible parecido al "Zeppelín", y aclarándole que sentía mucho no poder hacer algo por él, pues personalmente no consideraba que los tipos de globo rígido tuvieran porvenir debido a su elevado costo.

Y por fin, después de tantas penurias pero sin perder jamás la línea de conducta que era norma de toda su vida, el 25 de agosto de 1909, Jorge le remitió una carta de agradecimiento al jefe del Gabinete Militar, general Allaria, por todo lo que había hecho para que el Ministerio de Guerra cediese al Aero Club el galpón oportunamente solicitado, pese a que dicha resolución de fecha 23 del mismo mes y año, llegaba con carácter un tanto tardío.

En seguida veremos por qué.



CAPITULO XL

Volvemos ahora a la actividad aerostática que se desarrollaba en nuestro medio y nos encontramos con que vista la frecuencia de las ascensiones, la Compañía de Gas, que disponía de cierto sector libre sobre Guanacache (hoy Franklin D. Roosevelt) y 11 de Setiembre, de la manzana en que funcionaba la Usina productora del fluido, se lo ofreció al Aero Club Argentino para que construyera allí sus propias instalaciones afines con la materia.

El importante ofrecimiento fue aceptado de inmediato, y merced al subsidio de 10.000 pesos acordado por el Concejo Deliberante, el Aero Club Argentino pudo erigir sus propias dependencias aerostáticas, mediante los servicios de la firma constructora de D. Albert Prunières —con establecimientos en la Boca y Zárate— las que finalmente fueron inauguradas en el mes de abril de 1910.

Ya en el país el globo "Huracán", Jorge Newbery decidió llevarlo al interior por vía terrestre, a fin de dar a conocer en otra parte que no fuese Buenos Aires, todo lo concerniente a la preparación y realización de ascensiones, lo que al propio tiempo que posibilitaba la difusión del conocimiento de dicha actividad, permitiría ganar para la causa innúmeros adeptos.

Con tal propósito se dirigiró a Rosario, donde retomando los contactos establecidos previamente por carta, organizó de inmediato una ascensión sin acompañantes, que inició en los terrenos de la Sociedad Rural el 30 de agosto de 1909 ante un público ávido de tal tipo de sensaciones, la que finalizó en San Jerónimo (Santa Fe) tras 1 hora y 15 minutos de tránsito feliz por los caminos del aire.

Su propósito inicial había sido regresar al punto de partida con el globo debidamente empacado, dar algunas conferencias relacionadas con el tema y, eventualmente iniciar a algún aficionado en ese tipo de actividades, pero apremiado por las múltiples obligaciones que lo requerían en Buenos Aires, se justificó telegráficamente con quienes lo esperaban en Rosario y regresó directamente desde San Jerónimo con el primer tren.

Cuando se hizo presente en el Aero Club recibió la grata sorpresa de que en su ausencia, el industrial del tabaco D. Juan Canter, propietario de la fábrica de cigarrillos "La Sin Bombo", de gran popularidad en su época, ya había entregado a la Entidad la hermosa Copa prometida para ser disputada mediante una prueba a realizarse con los globos que poseía el Club, cada uno al mando de los pilotos que fuesen designados al efecto.

En cuanto a lo de "sin bombo", era una abierta alusión a cierta firma de la competencia, que utilizaba dicho instrumento en toda oportunidad y lugar, para realizar propaganda a favor de sus productos.

Apenas le fue posible, Jorge se hizo tiempo para escribirle una conceptuosa carta de agradecimiento al ingeniero Roberto Lomas, en mérito a la inestimable colaboración que le había prestado en Rosario con motivo de su reciente ascensión.

Al mismo tiempo mandó a la mano una nota para el diario "La Nación", en

la que especificaba detalladamente las bases para la carrera de globos que se había programado ya para el día 12 de ese mes de setiembre, y por el mismo medio se dirigió al jefe de Policía de la Capital, coronel Ramón L. Falcón, solicitándole tomara algunas disposiciones a fin de evitar aglomeraciones y posibles accidentes en oportunidad del lanzamiento de la referida carrera, cuyo punto de partida había sido fijado en "Los Ombúes".



Teniendo como fondo los globos "Huracán" y "Patriota", posan entre otros, Gervasio Videla Dorna, Jorge Newbery, Horacio Anasagasti, Severo Vaccaro, Waldino Correa y Manuel Ramos Vivot.

Dado que el subsidio de 10.000 pesos otorgado oportunamente por el Concejo Deliberante había sido destinado al pago de las obligaciones contraídas por la construcción del Parque Aerostático, y que la evolución de la Entidad exigía perentoriamente la disposición de más medios, el 11 de setiembre de 1909, se resolvió por votación nombrar una comisión compuesta por los doctores Carlos Delcasse y Alfredo Palacios e ingenieros Horacio Anasagasti y Jorge Duclout, para que se apersonaran al Dr. Manuel Cortés y le solicitaran que hiciera gestiones ante la Cámara de Diputados, para obtener la suma de 50.000 pesos como subsidio para el Aero Club, lo que como es de suponer llevaba implícita la firma de Jorge Newbery.

Nos encontramos ya a 12 de setiembre de 1909, fecha fijada para la esperada carrera de globos, y tanto el "Patriota" como el "Huracán" se hallan aparejados para partir desde "Los Ombúes"; el primero ocupado por el mayor Waldino Correa, Alfredo Palacios y Felipe Madariaga, y el segundo por Jorge Newbery acompañado por el señor Gervasio Videla Dorna.

El día era espléndido y la suelta se produjo bajo el entusiasta aplauso de la concurrencia.

Después de permanecer en el aire durante 3h.35m., el globo al mando del mayor Correa aterrizó con toda felicidad en Adrogué, 26 kilómetros del punto de partida, mientras que Newbery lo hizo en Monte Grande, 28 kilómetros desde "Los Ombúes", luego de 10h.25m. de suspensión en la atmósfera, estableciendo por lo tanto el registro más importante de duración, hasta ese momento, en nuestro medio.

Por haber satisfecho mayor distancia y duración que su eventual oponente, Jorge Newbery se hizo acreedor al único premio en disputa y la especial admiración de los entendidos en la materia.



El barón Antonio de Marchi y Jorge Newbery en la época en que reunidos por un mismo ideal y por una amistad fraterna, trabajaban empeñosamente para que la aviación militar en nuestro país fuera una realidad.



Jorge Newbery aprestándose para una ascensión con Videla Dorna. Ernani Mazzoleni con camisa blanca. Atrás, a la izquierda, un policía con uniforme claro.

CAPITULO XLI

El 15 de setiembre de 1909, Jorge Newbery le remitió una conceptuosa carta al teniente coronel Antonio Arenales Uriburu, diciéndole que el Aero Club Argentino se honraba en contar entre sus asociados a hombres inteligentes y estudiosos, a los que prodigaba sus aplausos sin reservas y con verdadero entusiasmo, agregando que siendo así se hacía un deber dirigirse a él con motivo de su reciente ascenso, *"obtenido por elección, lo que equivale a rendir un merecido homenaje al estudio y al trabajo"*.

"Estos son los hombres —agregaba— *que tienen mayor acogida en nuestra Institución y por eso el Aero Club Argentino envía a su distinguido consocio sus más cordiales felicitaciones"*.

A continuación le dirigió una breve nota de carácter administrativo al señor Isidro Aslan, solicitándole tuviese la bondad de pasar por su oficina ubicada en Moreno 330 o bien enviar algún empleado, con un recibo por tres meses más correspondientes al alquiler de la casa que ocupaba el Aero Club en la calle Cabildo 492, *"cuyo anterior trimestre* —subrayaba— *venció ayer"*.

Esa escrupulosidad que fue norma de toda su vida, la tenemos presente una vez más en la comunicación que el mismo día le mandó al jefe del Regimiento de Granaderos, coronel Carlos J. Martínez, para agradecerle el importante servicio prestado el día anterior, al facilitarle al Aero Club Argentino un grupo de conscriptos que fueron necesarios para realizar la maniobra de transporte de globos de un lugar a otro de la ciudad, en cuya operación esos jóvenes militares demostraron la mejor voluntad.

"Es indudable —agregaba Jorge como cierre de nota— *que este ensayo les servirá de lección para cuando llegue el caso de hacer un transporte militar de globos pertenecientes al gobierno"*.

¿Acaso este último párrafo era la expresión subconsciente de un anhelo, o ya se habían iniciado conversaciones con respecto a ello?

....

Estimulado por la nueva esperanza del hijo que Dios mediante habría de prolongar su vida, Jorge Newbery programó una nueva ascensión, esta vez con el "Patriota", en el que iría acompañado por el Dr. Felipe Madariaga.

Jorge llevaba el declarado propósito de intentar la superación de su registro anterior de permanencia en el aire, para lo cual extremó el cuidado de todos los detalles generales y particulares que hacían al caso.

Con dicha finalidad, el 29 de setiembre de 1909, aprovechando las condiciones atmosféricas espléndidas que le regalaba esa primavera que recién se insinuaba como tal, se elevó serenamente desde "Los Ombúes" y, después de permanecer 13h.30m. en el aire, aterrizó sin novedad en Chenaut, un pueblo pequeño pero encantador de la provincia de Buenos Aires, muy próximo a Campana.

La toma de tierra se verificó a sólo 100 metros de dicha estación del Ferrocarril Central Córdoba, y con ello Jorge estableció, como se lo había propuesto, el mayor registro de permanencia hasta esa fecha.

Ya en julio de 1909 no había escapado a la percepción de las autoridades del Aero Club Argentino, "la conveniencia que había de dirigirse al Ministro de Guerra proponiéndole la creación de una escuela de pilotos militares" y, al promulgarse el nuevo Estatuto de dicha entidad aerodeportiva, pudo apreciarse la siguiente modificación del Artículo 1º:

Apartado e) Ofrecer al Ministerio de Guerra el concurso de la Asociación a fin de organizar el servicio de aerostación y aviación militar.

Apartado f) La fundación de una escuela y laboratorio de aerostación y aviación militar y civil, solicitando el patrocinio del Ministerio de Guerra.

Como puede apreciarse, la modificación precedente introdujo en los Estatutos del Aero Club Argentino, a la *aviación* civil y militar.

Ese mismo 2 de octubre, el mayor ingeniero Enrique Carlos Alberto Mosconi, presentado por el Dr. Felipe Madariaga, ingresó como socio activo del Aero Club Argentino.

Al día siguiente, 3 de octubre, Jorge se elevó a bordo del "Patriota" junto con D. Eduardo Bradley y Carlos Perelli, uniendo "Los Ombúes" con Campo de Mayo, más precisamente el Regimiento 8 de Artillería, tras 2h.20m. que transcurrieron desde el instante de la partida.

Como una manera más de ayudar a la Institución de la que formaban parte, el 9 de octubre de 1909 se acordó, en reunión de Comisión Directiva, que en los casos en que el Club fuera invitado a tomar parte en alguna fiesta, pagándosele los gastos ocasionados por las ascensiones que efectuara, el socio a quien le tocara pilotear el globo abonaría un derecho de 50 pesos, con la obligación de llevar siempre un socio en su compañía.

A partir de la resolución precedente se siguieron tomando en la Institución una serie de medidas conducentes a su propio beneficio, de manera tal que el 22 de octubre Jorge Newbery puso en conocimiento de la entidad de su presidencia, que había dejado cesante a un peón que atendía el local de la calle Cabildo, en consideración a que ya se encontraba de regreso la esposa del técnico del Club, señor Faberes, trasladándosele a ella el sueldo de 60 pesos mensuales que percibía el peón, puesto que la misma se ocuparía de las costuras que fueran requeridas por los globos.

En la misma sesión se acordó que en vista del buen resultado que hasta la fecha iba dando la suscripción levantada para la compra de un globo, ya se podía adquirirlo, conviniéndose la imposición al mismo del nombre "Eduardo Newbery" en memoria del malogrado piloto aeronauta del "Pampero".

Prosiguiendo con el ciclo de reuniones llevadas a cabo con bastante asiduidad, el 30 de octubre se trataron diversos temas de mucha importancia para la masa societaria, durante la cual, a sugerencia de Newbery, se estableció, de común acuerdo, el otorgamiento de un premio al socio que en un concurso anual presentara la mejor fotografía obtenida durante sus ascensiones, lográndose por este medio una serie de vistas que pasarían a ser patrimonio del Club.

Como agregado, después de un cambio de ideas se resolvió que en adelante, cuando se realizaran carrreras de globos, los pilotos no debían llevar como acompañantes socios neófitos, sino a los que hubiesen realizado ascensiones, respondiendo esta medida a facilitarle a los pilotos, la comodidad de una ayuda para disputar el triunfo.

Mientras tanto la marcha del país no se detenía un solo instante y el 4 de noviembre de 1909 la metrópoli dio un paso de singular trascendencia, al otorgar el gobierno de la Nación una concesión especial a la Compañía de Tranvías, Anglo Argentina, para la construcción de los primeros servicios subterráneos que operarían en la ciudad de Buenos Aires.

Pero en abierto contraste de subterráneos y alturas, el 11 de noviembre, con el mismo aeróstato empleado en su última ascensión y a partir del mismo punto, Jorge Newbery se mantuvo en el aire, acompañado por D. Marcelo Costa Paz, durante 2h.45m. en que llegaron hasta las inmediaciones de la estación Moreno del Ferrocarril Oeste.

Pero volvamos otra vez al funcionario, para decir que cada nuevo foco o la más simple luz que se instalaba en la ciudad de Buenos Aires para iluminarla de acuerdo con las exigencias de cada momento, era consecuencia de sus mejores propósitos interpretados y llevados a cabo más de una vez a costa de grandes sacrificios, por quienes, desde el anonimato, le secundaban en sus funciones.

Pero mientras Jorge se desesperaba por poner más luz en la ciudad y en el corazón de los argentinos, una pesada cortina de sombra cayó sobre el espíritu del pueblo y de su propio espíritu, a raíz del brutal atentado llevado a efecto el 14 de noviembre de 1909 en la esquina de las avenidas Callao y Quintana, que tronchó las vidas del jefe de Policía de la Capital, el coronel Ramón L. Falcón y de su secretario privado don Juan Alberto Lartigau, íntimo amigo de Jorge, al que más de una vez le había transmitido en distintos gimnasios, algunos secretos ocultos del box . . .

Cuatro días después de acaecido este hecho desgraciado, Jorge se dirigió por carta al señor Alberto Lartigau, padre de su amigo, condoliéndose ante él, con extensión a toda la familia, por la enorme desgracia que afligía en esos momentos al hogar, originada por el trágico fin del joven hijo, desaparecido de la vida en circunstancias tan terribles, cuando ella recién comenzaba a sonreírle con los encantos de la juventud.





CAPITULO XLII

Como una prueba de agradecimiento por los servicios que el señor Mazzoleni estaba prestando desinteresadamente al Aero Club Argentino, el 19 de noviembre de 1909, el ingeniero Anasagasti hizo moción para que se lo felicitara calurosamente, a lo que Newbery agregó que no sólo estaba de acuerdo, sino que proponía la materialización de dicho pensamiento mediante la entrega de una medalla que debía acuñarse a tal efecto; mociones ambas que fueron aprobadas en el acto, con el agregado de que en seguida Jorge Newbery le remitió una carta a dicho caballero, mediante la cual le informaba que se había resuelto otorgarle definitivamente el título de piloto oficial del Aero Club y una medalla de oro.

La misma reunión fue aprovechada por el Dr. Felipe Madariaga, para poner en conocimiento de la Comisión Directiva, que la personería jurídica de la Institución ya estaba para terminarse, faltando solamente sacarle copia y hacerla autenticar por el inspector de justicia.

Nuevamente, y con miras a dar a conocer el espectáculo de la aerostación fuera de Buenos Aires, el 21 de noviembre de ese año 1909, que ya se aproximaba a su fin, partieron al unísono desde el Hipódromo de La Plata los globos "Huracán" y "Patriota".

El primero iba al mando de Jorge Newbery y le acompañaba el ingeniero Alberto Roque Mascías, mientras que el otro estaba tripulado por Felipe Madariaga.

El "Huracán" llegó a Tapiales en 2h. 10m. y el "Patriota" a Claypole en 1h. 30m.

Dicha competencia, que no otra cosa fue la prueba, la ganó en tiempo y distancia Jorge Newbery, haciéndose acreedor al trofeo "Aniversario I" que se encontraba en disputa.

Inmediatamente de finalizadas tan exitosas ascensiones, Jorge se dirigió por nota al Jefe de Bomberos con asiento en La Plata, agradeciéndole la ayuda prestada por sus efectivos con motivo del transporte e inflado de los globos, que habían soltado en ésa el domingo anterior.

Actuando una vez más como un verdadero maestro de las relaciones públicas, el 24 de noviembre de ese mismo año, Jorge le remitió al presidente del Jockey Club, Dr. Francisco Beazley, una fotografía aérea del Hipódromo Nacional, que el 9 de octubre anterior había sido tomada desde 1000 metros de altura por el ingeniero Duclout, durante una ascensión realizada con el globo "Patriota".

Como ya lo anunciara recientemente el Dr. Madariaga, pronto tocó a su fin la importante gestión iniciada por el Aero Club Argentino para la obtención de su "personalidad jurídica", la que le fue concedida por Decreto del 19 de noviembre de 1909 y expediente C. 364-939, según consta en los libros de la mencionada institución aeronáutica.

El creciente arraigo popular de la mencionada entidad aerodeportiva, demuestra lo acertada que estuvo la Justicia al otorgarle la personería jurídica.

Como una variante más sobre el tema

electricidad, el 25 de noviembre de 1909 se realizó en la estación Almirante Brown de la Empresa de tranvías Anglo Argentina, el ensayo de unos aparatos de seguridad para "trolleys", solicitados en concurso por la Intendencia Municipal a iniciativa del ingeniero Newbery.

De todos los modelos presentados sólo se probaron ocho, indicados como los más eficaces para evitar la caída de los cables eléctricos, y entre esos se eli-

do señores Besio Moreno y Villafañe.

Y como por fin todo llega, el 26 de noviembre de 1909 la felicidad golpeó también a la puerta de los corazones de Sarah y Jorge, para anunciarles la llegada de un ángel que traía consigo todo un mundo de promesas, que sólo mediante la intervención de Dios podrían llegar a concretarse.

El propio padre del niño en persona, fua a dar fe del nacimiento de Jorge



Jorge Newbery durante la realización del concurso de aparatos de seguridad para "Trolleys". A su lado, con rancho, el administrador Pedrini.

Ilustración y texto suministrados por el arquitecto Aquilino González Podestá.

gieron tres pertenecientes a los señores Severino Pagura, Roberto Long y Julio Comté y Riqué, decidiéndose la adquisición de 30 de estos aparatos con destino al servicio público.

Además de Jorge Newbery estuvieron presentes durante los ensayos el ingeniero Pedrialli y los miembros del jura-

Wenceslao, dejando constancia que el mismo había nacido en su casa de la calle San Martín Nº 780, lo que fue anotado el 1 de febrero de 1910 en el folio Nº 75 del Libro de Actas de Nacimiento, del Registro Civil Nº 14 de la ciudad de Buenos Aires.

En dicha oportunidad concurrieron co-

mo testigos los señores Luis María de Estrada Zelis y Manuel Ramos Vivot, vecinos ambos de la Capital Federal.

Durante un tiempo a partir del nacimiento de su hijo, Jorge Newbery espació un tanto sus entregas a los amigos y a todo tipo de distracciones, eludiendo incluso la permanente atracción generada por la actividad aérea, aunque sin poder sustraerse a la tentación de dirigir dos cartas; una al presidente de la Sociedad Colombófila Argentina invitándole a que en las ascensiones realizadas por el Aero Club se llevaran algunas palomas mensajeras *"por ser de utilidad para ambas instituciones"*, y la otra dirigida al señor Salvador Borgi, de la localidad de Mercedes (República Oriental del Uruguay) para agradecerle las atenciones dispensadas a los consocios Alberto R. Mascías y Néstor F. Cano, que días antes habían descendido en las inmediaciones de ese lugar, circunstancia en que el último de los nombrados sufrió algunas lesiones que le fueron curadas con todo éxito y de las cuales se estaba reponiendo normalmente.

Después comenzó a concurrir nuevamente al Aero Club para comprobar la marcha normal de todo aquello que hacía al mejor desenvolvimiento de las tareas de reparación y mantenimiento del parque aerostático, ya fueran envolturas, redes, cordelería, instalaciones y demás.

A propósito de las envolturas, cabe consignar que a los efectos de inspeccionarlas sin consumir gas, se utilizaba un ingenioso sistema de llenado parcial con aire, en el interior del cobertizo, consistente en un gran ventilador símil fragua que era activado a manivela por un hombre, quien para que el complejo no se moviera lo sujetaba contra el suelo con uno de sus pies. Al girar velozmente las paletas encerradas en la caja circular, aspiraban aire por el agujero central que poseía la misma, caudal que por centrifugación era impulsado hacia la periferia y expelido por una boca de descarga paralela al piso, la que se conectaba al apéndice de la envoltura para que ésta se llenara. Después se obstruía el apéndice mediante una atadura y entonces el aire aprisionado mantenía al globo semiinflado para que un técnico lo recorriese a fin de verificar su estado, posibles pérdidas y demás.

De esta forma se evitaba que algún imprevisto dificultara la realización en fecha y hora de las ascensiones programadas, al tiempo que se eludía un costoso e innecesario desperdicio de gas, amén del peligro que suponía su empleo dentro de un recinto cerrado.



CAPITULO XLIII

Bajo el nuevo aspecto legal alcanzado por el Aero Club Argentino, Jorge Newbery tuvo el agrado de informar a la Comisión Directiva, durante una reunión efectuada en noviembre de 1909, que el nuevo aeróstato adquirido por suscripción ya se encontraba en Buenos Aires, debiéndosele remitir a la casa Mallet el resto del importe de la cuenta, o sea 1.460 francos con 30 centavos, puesto que el valor del globo era de 3.460,30 francos y se habían entregado a cuenta solamente 2.000 unidades de esa moneda.

Como un medio más de ayuda para el Aero Club, se decidió en la segunda quincena de noviembre que el precio de cada tarjeta postal, ilustrada con las fotografías tomadas por el ingeniero Duclout durante sus ascensiones, sería de 1 peso, al tiempo que se designaba al señor Vaccaro para que se encargara de su venta.

Este juntar centavo a centavo nos habla bien a las claras del sacrificio que desde siempre debió hacer para sostenerse, tan prestigiosa Institución aeronáutica.

Pese a ello, la madurez y relaciones internacionales que día a día iban consolidando al Aero Club Argentino, hizo que Jorge se dirigiese al ingeniero Mascías para solicitarle en préstamo el carnet o diploma del Aero Club de Francia que le había dicho poseer, puesto que se lo necesitaba como modelo para hacer imprimir los que serían extendidos en nuestro país, a medida que fueran siendo necesarios.

Dicha gestión la efectuó Newbery ante Mascías el 9 de diciembre de 1909 y al otro día le hizo saber al señor G. Jolly que había recibido el plano del Río de la Plata superior remitido por él en calidad de obsequio al Aero Club Argentino, de lo cual le estaba sumamente agradecido por cuanto el mismo ofrecía *"datos bastante útiles para determinadas ascensiones"*.

El interés aeronáutico de Jorge Newbery puesto a prueba tantas veces, alcanzó uno de sus puntos más altos el 10 de diciembre de 1909, fecha en que entrevistó al Ministro de Hacienda de la Nación, para solicitarle la libre introducción del globo "Eduardo Newbery", que procedente de Francia había llegado al país en el vapor "Plata", obteniendo el éxito esperado como justo premio a su desvelo, si tomamos en consideración los esfuerzos incalculables que en toda hora y lugar, había encarado resueltamente con miras al cumplimiento de sus elevados propósitos.

Después de tantas tribulaciones con que la vida lo había castigado últimamente, un horizonte luminoso se abría ahora ante su corazón que polarizaba dos sentimientos muy caros a su espíritu, cuales eran las promesas de un brillante futuro aeronáutico para la patria y el reciente advenimiento de su hijo.

Al ver que realmente nuevas esperanzas se sumaban ahora a todas sus anteriores esperanzas, pensó que nada había mejor que arrimarse a Dios en su celeste morada de cielo, para expresarle desde más cerca y una vez más, su enorme agradecimiento.

Y entonces, el 12 de diciembre de 1909, con el globo "Huracán" convenientemente alistado, viajó desde "Los Om-

búes" hasta Bavio en 4h. 10m., acompañado por el escribano Lisandro Billinghurst.

Dicha excursión no fue más que el anticipo de otro raíd de gran aliento que se proponía realizar poco después.

El arribo a Bavio y su breve estada, dio lugar a que el 16 de diciembre Jorge le escribiese desde su despacho de Moreno 330, unas líneas al señor Vicente Berton en reconocimiento a las muchas atenciones *"que tuvo a bien dispensarnos el domingo 12, cuando tuvimos la buena suerte de descender con nuestro globo en ese paraje. Deseo una vez más* —agregaba— *agradecerle en mi nombre y en el de mi compañero de ascensión, Lisandro Billinghurst, las amabilidades de que fuimos objeto de parte suya, como también de los miembros de su familia y las finezas de todos hasta que emprendimos el regreso".*



Jorge Newbery despide a Lisandro Billinghurst, que se dispone a realizar una ascensión.

Ante la imperiosa necesidad de que el Aero Club Argentino contara con diversos elementos identificatorios a los fines de su desenvolvimiento, el 17 de diciembre Newbery le dirigió un escrito al señor Jorge Lubary, para comunicarle que reconociendo la Comisión Directiva sus indiscutibles méritos artísticos, se lo había designado para encomendarle la ejecución de un dibujo apropiado para hacer acuñar las medallas de socios, cuyo modelo serviría al mismo tiempo para usarlo en timbres, sellos y diplomas.

Llegamos así a fines de diciembre de 1909, en que el país entero se conmovió ante la noticia de lo que proyectaba llevar a cabo Jorge Newbery, aquel del espíritu emprendedor adornado con el talento del hombre nuevo, que poco a poco se iba adentrando en el mismo corazón de su pueblo, cual un artista prodigioso que expusiera sus virtudes en el inmenso escenario del cielo.

"El día 28 de diciembre de 1909 —dijeron las publicaciones referidas al tema— el telégrafo le informaba al mundo que Newbery había conquistado su primer gran récord con aeróstato, noticia que se propaló cual un relámpago por toda la República, haciendo brotar en todos los rincones del suelo patrio, expresiones admirativas para el triunfador.

Al telegrama informativo inicial sucediéronle centenares de despachos conteniendo felicitaciones.

Jorge Newbery había partido a las once de la noche del día 27, desde "Los Ombúes" a bordo del globo "Huracán", con el propósito de realizar una excursión a fin de comprobar y estudiar la persistencia de determinadas corrientes atmosféricas, a la vez que practicar investigaciones meteorológicas.

Es decir; le guiaba un propósito puramente científico.

Se había preparado para una prueba solitaria de largo aliento, pero con la mesura que era habitual en él no habló de récords y acaso no tuvo esa intención, pero mejor vayamos a los hechos.

A poco de partir, el globo impulsado primero por un viento Sud, 22 grados al Oeste, fue internándose en el río. La altura oscilaba entre 20 y 200 metros y la travesía del estuario no fue cómoda.

Muchas veces —lo confesó posteriormente a sus íntimos— se le presentó la trágica visión del "Pampero", pero pronto pudo desprenderse del doloroso recuerdo y siguió navegando por el espacio infinito en demanda de una meta acaso calculada pero siempre incierta.

A primera hora de la madrugada el "Huracán" se fue internando en la costa oriental, mientras el aeronauta efectuaba anotaciones en su libreta de apuntes, cumpliéndose felizmente el carácter científico de su viaje.

El "Huracán" cruzó todo el territorio uruguayo a plena satisfacción de su piloto y luego de 13 horas de avance ininterrumpido se encontró sobre Bagé, ciudad brasileña contenida en el municipio de su nombre, ligado estrechamente a nuestra historia desde 1827, en que su toma por las fuerzas del general Carlos María de Alvear constituyó un importante hecho de armas en la guerra argentino-brasileña.

Las crónicas de la época nos siguen informando que Jorge descendió en la misma plaza de la ciudad, en medio del estupor de la población que no esperaba semejante cosa.

Como primera medida fue conducido a la Comisaría, por considerar las autoridades que era necesario analizar prolijamente sus documentos, origen y aparatos científicos, a lo que Newbery se prestó como correspondía, sin ensayar la mínima protesta, pero en seguida, cumplidas las formalidades del caso se puso en contacto con el pueblo que lo aplaudió frenéticamente.

Dicha ascensión le valió la conquista del récord sudamericano de distancia con 541 kilómetros que como ya se dijo recorrió en 13 horas, mientras que en el orden mundial se colocó en sexto lugar, celebrándosele con toda justicia tal hazaña cuando regresó a Buenos Aires.

El Aero Club no hizo oídos sordos a la repercusión popular y el 30 de diciembre de 1909, en ausencia del triunfador y bajo la presidencia del teniente coronel Antonio Arenales Uriburu, la Comisión Directiva acordó por unanimidad entregar a Jorge Newbery una medalla de oro y un pergamino, como medio de honrar el brillante resultado de su reciente viaje aéreo, al mismo tiempo que se decidió ofrecerle un banquete de honor el día 8 de enero de 1910, en cuya oportunidad se le haría entrega de tales recuerdos.



Amable recepción que las autoridades y pueblo de Bagé, Brasil, brindaron a Jorge Newbery con motivo de su inesperado arribo en globo. Nótese el fraternal detalle de las flores adornadas con cintas que ostentan los colores argentinos.

Foto: Archivo General de la Nación.

Mientras llegaba esa fecha el Aero Club no detuvo un solo instante su accionar y se prepararon proyectos para que, mediante la conformidad de la Comisión Directiva en pleno, encabezada por su presidente titular, se gestionara la compra de más material aéreo.

Oportunamente Newbery no sólo aprobó fervientemente tales propósitos, sino que aconsejó a sus más allegados, se aprovechara el entusiasmo que, según versiones recogidas, había despertado su última ascensión en ámbitos privados y oficiales.

Nuevamente el éxito no fue capaz de obnubilarle el sentido del agradecimiento, como lo demuestra el hecho de que una vez de regreso en Buenos Aires, Jorge no demoró un solo instante en remitir sendas notas en las que expresaba su inmensa gratitud al Intendente Municipal de Bagé, mayor Juvencio Maximiliano Lemos; al general Alfredo Barbosa, al señor Pessoa Cavalcanti por conducirlo hasta Río Grande, y vecinos de este lugar, coronel J. F. Theodesio Gonçalves, señores Octaviano Menditeguy, Fred Aug Allgayer, Franca Pinto, Francisco Susini y a Carlos Riveiro, representante del diario O'Intransigente; lo mismo que al señor W. Hartridge, de Porto Alegre.



CAPITULO XLIV

Llevando una vez más sus palabras al terreno de los hechos, cuando ya todo el país se encontraba inmerso en el glorioso AÑO DEL CENTENARIO, el 6 de enero de 1910 Jorge partió desde "Los Ombúes" a bordo del "Patriota", con sus ocasionales acompañantes D. Julio A. Quesada y el ingeniero Alejandro R. Amoretti, con quienes tras cuatro horas de permanencia en el aire, aterrizó sin novedad en la localidad bonaerense de Cañuelas.

El párrafo precedente representa apenas una apretada síntesis de lo ocurrido durante dicha ascensión, a propósito de la cual diría tiempo después el eminente escritor y conferencista, señor Quesada:

"Jorge Newbery poseía un maravilloso y cautivante don de gentes y como tal, de mando.

"Sabía llevar a los hombres a los lugares más difíciles y peligrosos, y cuando él decía que había que hacer tal o cual cosa nadie lo contradecía, porque subyugaba con su permanente sonrisa, su decir tan cautivante y la gracia de su gesto.

"Yo fui un lugarteniente de su engrandecida personalidad y obedecí siempre sus instrucciones, e hice bien porque me convenía, ya que Jorge hacía siempre bien las cosas.

"Él supo en toda hora aventar el temor o quitar la venda de los ojos a quien como yo, neófito en 1910, dejamos ese temor.

"Fui bautizado en el aire con una copa de champagne, puesto de rodillas sobre una bolsa de arena en la barquilla del globo y colocado por él bajo la protección de Icaro, volando a 1.200 metros sobre San Martín en Cañuelas, durante una ascensión realizada en el día de los Reyes Magos, del año de nuestro Centenario patrio.

"Y me dijo así: 'neófito Quesada, que Icaro dios del aire te proteja y cuide tu valiosa vida en los aires. Quedas pues, con este champagne con que te bautizo al derramarlo sobre tu cabeza, consagrado aeronauta. ¡Ya no eres más neófito!

"Y me abrazó efusivamente y me besó como colega.

"Era un valiente y un denodado dirigente —o lo que es todavía más, un verdadero conductor de hombres— cuyo ideal fue constituirse en un economizador de vidas humanas y, dicho sin exageración, quienes lo rodeaban podían constatar sus triunfos personales en cada semana, jornadas, horas y a cada instante.

"Era una máquina humana con un dinamismo tal que no se concibió nunca a Jorge Newbery como un aletargado o apelmazado, porque era un militante de la acción cuyo norte era la actividad y su placer el deporte".

Hasta aquí hemos escuchado a Quesada y entendemos que nuestra opinión estaría de más.

Durante una reunión de Comisión Directiva llevada a cabo el 7 de enero de 1910, o sea al otro día de la ascensión de referencia, el Aero Club decidió que en el banquete con que sería obsequiado Jorge Newbery al día siguiente, ofrecería la demostración el Dr. Alfredo Palacios, mientras que el ingeniero Anasa-

gasti, en su carácter de vicepresidente de la Institución, le entregaría la medalla de oro y pergamino que se habían establecido.

Cuando estaba por cerrarse la reunión, el señor Billinghurst mocionó —y fue aprobado— que la mitad de los gastos en que había incurrido Newbery a raíz de su viaje en globo hasta Bagé (Brasil), corriese por cuenta del Aero Club Argentino, quedando establecido que para cada récord anual, se seguiría el mismo procedimiento para el piloto que lo alcanzara en adelante.

Tal como se había establecido, el banquete se llevó a cabo en la noche del día 8, contando con el apoyo de numerosa y distinguida concurrencia.

La magna celebración del centenario de nuestro primer grito de Libertad, mantuvo vibrante de entusiasmo al pueblo argentino.

"Naturalmente —dijo el brigadier general Angel María Zuloaga en su magnífico libro "La Victoria de las Alas" —la Semana de Mayo constituyó el período de máximo fulgor y exultación. La aeronáutica, como una de las más novedosas expresiones de progreso, también contribuyó a dar calor y brillo a las fiestas.

"Merece especial atención el hecho de que justamente entonces, se haya realizado el primer vuelo del 'más pesado que el aire' en la Argentina".

La cosa comenzó así:

En la tormentosa noche del 8 de enero de 1910, llegó al puerto de Buenos Aires, a bordo del vapor "Paraná", el aviador francés, ingeniero electricista, Henry Bregí, acompañado por su hermano Christian y el mecánico Luciano Heill, bajo el patrocinio de la revista parisiense "L'AUTO".

Si bien Bregí introdujo en nuestro país dos aviones Voisín, en dicha oportunidad traía consigo sólo uno, mientras que el otro —como ya veremos— llegaría en otro barco, poco después, consignado a su nombre.

Los aviones Voisín a que nos estamos refiriendo, eran biplanos celulares, uno equipado con motor E.N.V. de 60 HP, refrigerado por agua y el otro con motor Gnome de 50 HP, enfriado por aire.

Inmediatamente de concluido el banquete coincidente en fecha, la Comisión Directiva del Aero Club, encabezada por Jorge Newbery, recibió y agasajó a los viajeros con una copa de champagne en las instalaciones del Jockey Club, alojándose posteriormente los recién llegados, en el "Palace Hotel".

Sin olvidarse Jorge una promesa que le hiciera al señor Eugenio Oberti en Bagé (Brasil), el 10 de enero le remitió todos los recortes de diarios de la ciudad de Buenos Aires solicitados por aquél, referidos a temas de su interés, agradeciéndole a la vez las tarjetas que con motivo de las fiestas de fin de año le había enviado dicho caballero.

En tren de agradecimientos, el secretario honorario del Aero Club Argentino, señor Manuel Ramos Vivot, el 12 de enero le remitió una carta al señor Nicolás Mihanovich, reconociéndole el generoso ofrecimiento que la empresa de vapores de su dirección le hizo a Jorge Newbery, al poner a su disposición desde Brasil el vapor "Juanita" que lo condujo a esta capital.

A raíz del arribo del aviador francés Henri Bregí a la ciudad de Buenos Aires, Jorge Newbery en su calidad de presidente del Aero Club Argentino, se dirigió el 14 de enero de 1910 al señor Ministro de Hacienda, solicitándole la libre introducción de los materiales *"que forman un aeroplano embarcado en el puerto de Amberes a bordo del vapor 'Woglind', a la consignación del señor Bregí"*, el que como puede apreciarse, se trataba del segundo avión al que hicimos referencia.

El 16 de enero de 1910, es decir, con posterioridad al arribo de Bregí, llegó a Buenos Aires a bordo del vapor "Itala", por iniciativa y patrocinio de la Sociedad Sportiva Argentina, el aviador italiano D. Ricardo Ponzelli, quien traía

consigo un avión, también Voisín, equipado con motor E.N.V. de 60 HP.

Tratábase el Voisín de un aeroplano sin equilibrio lateral comandable, por cuyo motivo dicha estabilidad fijada por la conformación estructural del avión era exclusivamente automática, razón por la cual los desequilibrios laterales en vuelo corregíanse por sí solos y si éstos se agravaban por estar el aire muy movido, se hacía necesario recurrir a maniobras de virajes y planeos.

Se actuaba sobre el timón de dirección mediante el volante, mientras que al de profundidad ubicado adelante, se lo operaba empujando hacia él o hacia atrás al precitado comando.

Como se comprende sin ninguna clase de dudas, Bregí y Ponzelli habían llegado al país para operar en áreas de dos instituciones amigas pero distintas: el primero en la correspondiente al Aero Club Argentino y el otro en la de la Sociedad Sportiva Argentina, razón por la cual ambas instituciones compitieron por la consecución de instalaciones adecuadas, donde pudiesen operar los aviadores con sus respectivas aeronaves, detalle de superlativo interés si se tiene en cuenta que cualquiera de las entidades en amable pugna, que lograra hacer volar primero a su representado, habría tenido el honor de ser la primera en conseguirlo en y para el país.

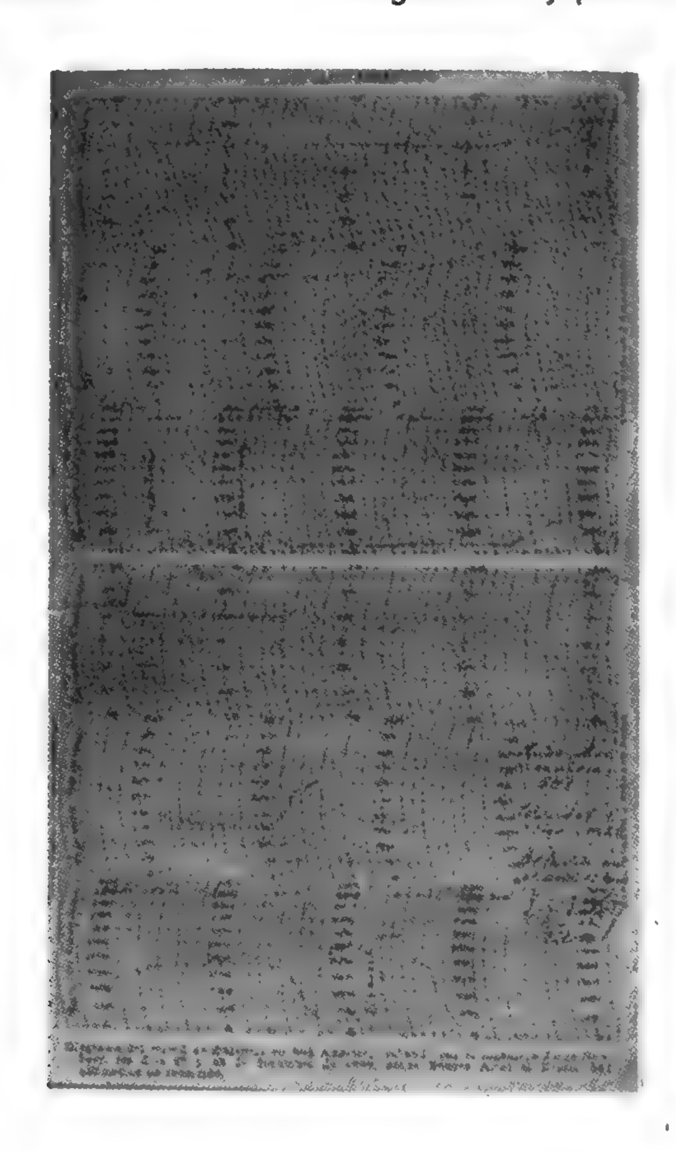


Diagrama del récord de distancia en Sudamérica, realizado por Newbery los días 27 y 28 de diciembre de 1909, desde Buenos Aires a Brasil, 541 Km recorridos.

Gato y perro del Aero Club Argentino, llevados en algunas ascensiones.



CAPITULO XLV

Nos dirigimos ahora a la sede central del Aero Club Argentino, donde nos enteramos que el 20 de enero de ese "Año del Centenario", Jorge Newbery se dirigió por carta al señor V. de la Riega, en la que le acusaba la recepción de su "atenta de fecha 11, acompañada por otra de los señores Aslan y Gerstein", en la que le comunicaban la venta de la propiedad Cabildo Nº 492 que como se recordará ocupaba el Aero Club, invitándosele a abonar el correspondiente alquiler.

"Como Ud. sabrá —agregaba Newbery— *el alquiler de esa propiedad ha sido satisfecha hasta el 15 del corriente mes, no habiéndome apresurado a renovar el pago del alquiler por cuanto desocuparemos la casa en breves días, lo que una vez efectuado enviaré sin demora el importe correspondiente, de los días que transcurran desde el 15 del corriente en adelante"*.

La carta precedente nos hace suponer que ya estaría muy adelantada la construcción del parque aerostático y que su habilitación, aunque más no fuese en forma precaria, sería una simple cuestión de días.

Los trámites para que el aviador Bregí volara lo antes posible avanzaron vertiginosamente, y prueba de ello la da el hecho de que en la reunión de Comisión Directiva llevada a cabo por el Aero Club Argentino el 22 de enero de 1910, Jorge Newbery puso en conocimiento de sus integrantes, que la casa de cigarrillos "Monterrey", por intermedio de sus representantes señores Villalba y Merlini, había ofrecido un campo de aviación para las experiencias que realizaría el aviador Henry Bregí, quien en su última inspección no lo halló adaptable a sus fines, eligiendo en su lugar el campo de Longchamps, localidad conectada con la Capital Federal mediante el Ferrocarril Sud, hoy Ferrocarril Nacional General Roca.

A pesar de que Jorge Newbery no lo manifestó explícitamente surge de evidencias sobre las que nos extenderemos más adelante, que los terrenos ofrecidos por los señores Villalba y Merlini estaban ubicados en Villa Lugano —ciudad de Buenos Aires— y la resistencia de Bregí a utilizarlos cuando los pusieron a su entera disposición, le costó la gloria de no ser el primer aviador que volara en la República Argentina, con un aparato "más pesado que el aire".

Simultáneamente, el ex Sindicato Aéreo Argentino, representado por "Mantels y Cía." inició, ahora sí, gestiones precisas ante el Ministerio de Guerra a fin de establecer un aeródromo dentro de su jurisdicción, en terrenos de propiedad del Estado.

Mantels y Cía., con asiento en la calle Belgrano, esquina Perú, de la Capital Federal, era introductora de máquinas industriales, automotores y artículos de electricidad, con filial en la calle General Urquiza Nº 1067, de Rosario, Santa Fe.

Fiel a su propósito nunca desmentido de que el Aero Club Argentino podría cubrir muchos y variados aspectos de la actividad nacional, el 26 de enero de 1910 Jorge Newbery le remitió una nota al presidente de la Sociedad Científica Argentina, en la cual le manifestaba que *"teniendo en cuenta que el gobierno ha*

resuelto encomendar a esa Sociedad los estudios especiales de exploración en los esteros de la Laguna Iberá, provincia de Corrientes, la Comisión Directiva que tengo el honor de presidir pone a disposición todos los elementos de que dispone, al igual que sus aeronautas más competentes, a fin de coadyuvar a la tarea que lleva a cabo. El Aero Club Argentino —agregaba— *pretende ser más que una simple institución deportiva; desea aplicar sus conocimientos adquiridos en los experimentos realizados a un fin más útil: a la ciencia, toda vez que sea aplicable a ella y por eso ha encontrado en esta ocasión, una brillante oportunidad para ofrecer sus servicios".*

Mientras Bregí demoraba inexplicablemente la ejecución de sus primeros vuelos, el presidente de la Sociedad Sportiva Argentina, barón Antonio de Marchi, solicitó al Aero Club Argentino designara una comisión del seno de su Comisión Directiva, para que fiscalizara los vuelos que realizaría el aviador Ricardo Ponzelli en el "aeródromo de Hurlingham", lugar que se había elegido inmediatamente después que el citado piloto descartara el uso del antiguo Hipódromo Nacional —zona estadio del Club Atlético River Plate— para sus finalidades aviatorias, debido a las dificultades que encontró para el acceso.

El traslado a Hurlingham se realizó previo acuerdo de los patrocinantes del aviador, con las autoridades del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, de colocar en la estación Retiro una pizarra para anunciar los vuelos, así como la suspensión de los mismos en caso de impedimentos para su realización, a fin de evitar las molestias de un traslado, a quienes tuviesen interés por presenciar lo que prometía ser la primera tentativa de vuelo con avión en la República Argentina, así como las eventuales demostraciones subsiguientes.

Ya en Hurlingham, el 30 de enero de 1910, en horas de la mañana, Ponzelli trasladó su aparato al Polígono de Tiro de Campo de Mayo, donde después de los correspondientes aprestos sus propósitos se vieron coronados por el éxito, ya que enfrentando al viento que en esos momentos soplaba a 25,200 km/h., se elevó gallardamente y recorrió la distancia de DOSCIENTOS metros a DIEZ de altura, con lo que quedaba convertido en el primer aviador que realizaba un vuelo con un "más pesado que el aire" a lo largo y ancho de todo el territorio de la República Argentina.

La ausencia de los fiscales requeridos oportunamente por el barón Antonio de Marchi, debida a razones que nunca fueron publicitadas, no empaña en modo alguno el irreversible mérito del expeditivo aviador italiano.

Nunca hicimos consideraciones en el terreno de la duda, ni nos hacía falta consultar la Enciclopedia Ilustrada de la Lengua Castellana, para saber que VOLAR significa: "ir o moverse por los aires sirviéndose de las alas para sostenerse. . ." así como "elevarse en el aire y trasladarse de un punto a otro en un aparato de aviación", exigencias que sin ninguna clase de sospechas cumplió a satisfacción el recordado PRECURSOR.

Nuestras estimaciones previas y las conclusiones precedentes, están avaladas por la Ley Nº 18.559, publicada en el Boletín Aeronáutico Público Nº 2100, de fecha 6 de abril de 1970, por la que el superior gobierno de la Nación instituyó los títulos de "Precursor", "Benemérito" y "Benefactor" de la Aeronáutica Argentina.

Uno de los párrafos contenidos en la página Nº 267 del citado Boletín, refiriéndose a los Precursores dice textualmente:

. . . .

"D. RICARDO PONZELLI, Piloto Aviador Nº 9: 20 de junio de 1910. Realizador del Primer Vuelo en Avión en el país. Fallecido".

. . . .

El vuelo de Ponzelli alcanzó tal repercusión popular que sus ecos resonaron

indudablemente en el seno de todas las instituciones del país, no pudiendo escapar a su influencia el Aero Club Argentino, en cuya sede se reunió la Comisión Directiva el 1 de febrero de 1910, oportunidad en que se le remitió una nota al jefe de la Policía de la Provincia, señor Juan B. Lavié, solicitándole *"CINCUENTA agentes para evitar tumultos en vista de los vuelos que realizará el aviador Bregí en Villa Longchamps, F.C.S., los días 6, 7 y 8 del actual".*

Mientras dicha solicitud seguía su curso, la misma Institución le remitió una nota al Director de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, poniéndole en su conocimiento que había sido firmado el convenio relativo a la construcción de un aeródromo en los terrenos situados sobre la estación Villa Lugano, *"pudiendo por lo tanto impartir Ud. las órdenes del caso, a fin que se comiencen los trabajos del desvío que se va a efectuar en dicha estación, de acuerdo con su ofrecimiento".*

Una vez más, pero ahora por distinto motivo, el Aero Club Argentino se dirigió a la empresa naviera regenteada por el señor Mihanovich, para agradecer el concurso prestado el domingo 30, *"poniendo a disposición de algunos socios el vapor 'Porteña' para acudir en socorro de los tripulantes del globo 'Huracán' que en la ascensión de ese día tuvieron la desgracia de caer en el río (rada exterior) a causa del repentino cambio de viento que se produjo.*

"El auxilio prestado por el vapor 'Drisdale' a los aeronautas del 'Huracán' es digno de mejor mención, puesto que fue el que socorrió con más oportunidad a los náufragos.

"El Aero Club Argentino —agregaba la nota— *ha destinado para el capitán de este último vapor una medalla y remite para la tripulación de las dos naves 25 pesos a cada una de ellas para que se los repartan".*

Desde ya que nos asombra bastante el hecho de que habiéndose programado para el mismo día 30 de enero de 1910, un acontecimiento tan trascendente para el futuro aeronáutico del país, como resultó ser el vuelo del señor Ponzelli, el Aero Club Argentino, pese a encontrarse debidamente informado de ello, no suspendió para ese día toda su actividad específica, cosa que lamentamos mucho tener que puntualizar.

Una semana después de haber volado el aviador Ponzelli, el señor Bregí realizó el 6 de febrero de 1910, una serie de vuelos con partida en el hipódromo de Longchamps, asentado sobre tierras del señor Emilio Burwardet, los que fueron fiscalizados por el presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery y los señores Gervasio Videla Dorna, Jorge Lubary y Alberto Mascías.

El domingo 13 de febrero de 1910, que era día de Carnaval, Jorge Newbery, su cuñado Ricardo Joost Llambí, Mariano de la Riestra y Florencio Parravicini, se dirigieron a "Los Ombúes" para efectuar una ascensión que habría de ser la primera que se llevaría a cabo con el aeróstato al que se le había impuesto el recordado nombre de Eduardo Newbery.

Dicho globo monumental con capacidad de 2.200 metros cúbicos, había sido construido en Francia con envoltura de seda y adquirido recientemente por el Aero Club Argentino.

El buen humor y la alegría predominaron durante los preparativos, y en ese estado de ánimo se encontraban también cuando colocaron la bandera nacional pendiente del globo, el cual se elevó después majestuosamente hasta alcanzar la altura de 3.500 metros que nunca antes había sido lograda en el país, con lo que se la dejaba establecida como registro máximo.

La permanencia del globo en el aire, junto con sus cuatro tripulantes fue de 5h. 20m., y la vis cómica de todo su transcurso estuvo a cargo de Florencio Parravicini, quien en determinado momento sacó a relucir del interior de un bolso, gorros de papel, narices de cartón con y sin bigotes, matracas, corne-

tas, pitos y otros elementos de cotillón, los que repartió con el objeto —dijo— de celebrar el primer Carnaval en las alturas.

Finalmente descendieron en la estancia de D. Antonio Roca ubicada en las inmediaciones de Ferrari.

El 19 de febrero de 1910, el ingeniero Newbery informó a la Comisión Directiva reunida en pleno, que habiendo hecho abandono de su puesto el encargado del parque aerostático, D. Luis Faberes, a fin de atender otros trabajos sin permiso previo, aparte de observarle su incorrecto proceder había tomado una actitud extrema resolviendo destituirlo, pero como dicho ex empleado solicitó los pasajes de vuelta a Europa, expresado en el contrato firmado con el ex presidente del Aero Club, señor de Anchorena, él requería que la Comisión Directiva resolviese qué se debía hacer, como también si se le acordaba el pago de todo el mes habiendo trabajado solamente quince días.

Después de analizar exhaustivamente dicha situación, las autoridades del Aero Club resolvieron no hacer lugar al pedido del señor Faberes, en vista de haber caducado el primitivo contrato, que no se renovó, en tanto a dicho señor se le reconocería el sueldo de todo el mes como si hubiese prestado servicios hasta el 1 de marzo.



Instante previo a la partida hacia el "primer Carnaval en las alturas" descripto ampliamente en el relato.



CAPITULO XLVI

Dado el éxito obtenido por el aviador Bregí en sus vuelos realizados en las proximidades de la ciudad de Buenos Aires, y considerando que por entonces un gran número de pobladores de la Capital Federal se encontraba veraneando en la ciudad y zonas adyacentes a Mar del Plata, de acuerdo con sus promotores Bregí fletó su avión para hacer demostraciones en aquella región balnearia, lo que resultaría ser el primer festival aeronáutico efectuado en Mar del Plata.

A la vez viajaron Jorge Newbery, Horacio Anasagasti, Antonio de Marchi y Julio A. Quesada, realizándose las demostraciones de vuelo entre el 20 y 27 de febrero de 1910.

El último de los nombrados nos trajo de allá algunos recuerdos colaterales de lo puramente aeronáutico, que tomamos de sus propias palabras dichas durante una de sus habituales conferencias:

"Newbery se encontraba en la Playa Bristol, frente a la rambla vieja, de madera, ya desaparecida, acompañado por el barón de Marchi.

"Corría el año 1910 y como Newbery fue el primero que introdujo la moda de la malla sintética para el baño de mar, la Prefectura Marítima lo vigilaba y perseguía, invitándolo cortésmente a no permanecer así en la arena, o bien entrar al agua o retirarse.

"La moral no permitía entonces esas licencias con hombres. Y las mujeres como lógica consecuencia con menos derecho si lo intentasen.

"Hoy esta moda de Newbery es una generalidad y ustedes ya lo han visto mejor que yo en las playas. Hombres, mujeres y niños.

. . . .

"Y para no ser infractor a esas leyes de la Prefectura, se largó al agua y a nadar. Siguió en línea recta más de 1.000 metros de la costa y pareció que llegaba a una barca de pescadores. . .".

Para sintetizar; Jorge había ascendido a la misma y permanecido a bordo alrededor de cuatro o cinco horas con gran alegría de los tripulantes, mientras el barón de Marchi y Quesada almorzaron tranquilamente y recién lo vieron regresar, por supuesto a nado, más o menos a las tres de la tarde.

Antes de viajar a Mar del Plata, Jorge Newbery firmó una carta dirigida a los señores H. W. Griggs y Cía., acusándoles recibo de una nota de ellos llegada a sus manos el día anterior, agradeciéndoles al mismo tiempo el envío de los precios correspondientes a los aeroplanos Farman.

No sabemos si potencialmente se trataría de una compra particular o institucional, pero lo cierto es que Jorge cerraba su escrito diciéndoles que *"para completar el ofrecimiento que tienen a bien hacer, mucho les estimaré se sirvan indicarme para qué fecha más o menos se podrá contar con un aparato".*

Mientras se desarrollaban las actividades de Bregí en Mar del Plata, el Aero Club acusó recibo a una nota de la Sociedad Científica Argentina, agradeciéndole se le hubiese aceptado el ofrecimiento de colaborar con la expedición que se llevaría a cabo en la Laguna Ibe-

rá, para lo cual se le ofrecía un globo de 800 metros cúbicos, haciendo constar que por los precios obtenidos para el inflado con gas fabricado en la región a explorar, o llevar el hidrógeno comprimido en tubos, se necesitaría invertir de CUATRO a CINCO mil pesos, a lo cual no estaba en condiciones de hacer frente el Aero Club.

"No obstante —agregaba la nota— *esa Sociedad podrá gestionar dicho importe dado el destino que llevará".*

Cuando Jorge Newbery regresó de Mar del Plata, ya el "Año del Centenario" estaba en pleno desarrollo y la aviación con motor formaba parte de los actos más importantes que se habían programado.

Además de los pilotos que ya se encontraban en el país, el 10 de febrero de 1910 habían llegado también, y de inmediato fueron presentados por quien los había contratado, el promotor don Louis Moriand, a la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, los aviadores ingenieros Emilio Aubrun y Alberto Richet, así como sus señores colegas en materia de vuelo, Alfredo Valleton, Armando Prevost, Enrique Pequet, René Volant, Luis Boyer y Leopoldo Dolphin, todos franceses, a excepción del último de los nombrados que era oriundo de Bruselas —Bélgica—.

Dicho personal trajo consigo dos monoplanos Blériot XI con motor Anzani de 25 HP; cuatro biplanos Voisín, tres de ellos con motor E.N.V. de 60 HP y uno con Antoinette de igual potencia, más un biplano Farman con motor Gnome de 50 HP, todos los cuales fueron hangarados en Villa Lugano juntamente con el Voisín de Ponzelli y el Blériot propiedad de los aficionados argentinos señores Videla Dorna y Madariaga, todavía no utilizado pese a ser traído el 10 de enero de 1910.

A propósito de Villa Lugano y sus instalaciones, cabe consignar que la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, presidida por Jorge Newbery, fue la que aceptó la propuesta de la firma comercial Testoni, Chiesa y Cía., a la que luego se unieron Conet y Barreteau, para proceder a la construcción del referido aeródromo.

Concretamente; dicho campo de volación estaba llamado a funcionar de la siguiente manera: en calidad de promotor actuaría D. Louis Moriand; la firma Testoni, Chiesa y Cía. facilitaría el uso de sus tierras, a las que se sumaron las de la razón social Fiorito Hnos., y se comprometía a construir cuatro hangares.

A su vez Conet y Barreteau instalarían otros cuatro hangares y actuarían como concesionarios para la explotación comercial del aeródromo.

Por último, el Aero Club Argentino asumiría la responsabilidad de la organización, desarrollo y control de los festivales que pudieran realizarse, percibiendo además un porcentaje sobre el producido en concepto de entradas.

Justo es consignar que la firma Testoni, Chiesa y Cía., propietaria principal de las tierras, fue fundada en 1899 por el señor Bautista Testoni, natural de Lombardía, Italia, que se dedicó a la industrialización y comercio de tabacos, cigarros y cigarrillos.

Dicha casa iniciada en Rosario aumentó su radio de acción y creó dos sucursales en Buenos Aires, una de las cuales se encontraba ubicada en la calle Corrientes Nº 632, con el complemento de un importante aserradero.

En 1910 la citada firma estaba integrada por los hijos del fundador, señores Blas, Osvaldo y Carlos Testoni, todos ellos argentinos, más el señor Francisco Chiesa, siendo socios comanditarios el señor Bautista Testoni y los señores Chiesa Hnos.

Dicha entidad era propietaria de un millón de varas cuadradas de terreno en la zona sur de Lugano, parroquia de Vélez Sarsfield de la ciudad de Buenos Aires, superficie de 86,6 hectáreas que tenían destinada para la construcción de un barrio, con todas las condiciones exigidas por la higiene y la urbanización

correspondiente a la época, el cual se denominaría "Barrio Monterrey", para perpetuar el nombre de los cigarrillos que les habían brindado fama y beneficios económicos.

La citada firma había dejado bien en claro que facilitaba los terrenos al Aero Club Argentino, *"para que se efectuaran allí ascensiones en globo y aeroplanos"*, lo que tácitamente quedaba impuesto también por Fiorito Hnos.

El total de ambas superficies estaba ubicado entre lo que son hoy las calles Larrazábal, Avenida Coronel Rudecindo Roca, Tellier y Coronel Martiniano Chilavert.

Como ya dijimos, allí se construyeron OCHO hangares "de espaldas a la calle Chilavert"; cuatro de madera suministrados por los señores Conet y Barreteau y cuatro forrados con chapas de cinc, provistos por la firma Testoni, Chiesa y Cía.

Las instalaciones contaban además con dependencias para personal, talleres y otras, mientras que el agua era provista por un molino y bomba semisurgente.

Para mayor comodidad de los espectadores que se suponía habrían de concurrir, se construyó una tribuna *"larga y estrecha* —decían las crónicas— *con un corredor y cuatro hileras de gradas, en la cual se podían ubicar cómodamente mil personas, más una fila de palcos delante de la misma.*

"Separados de la tribuna por la distancia de veinte metros, se podían apreciar los tinglados en número de ocho, destinados a albergar los aparatos".

Todo el perímetro del aeródromo fue cercado mediante el empleo de chapas de cinc, cerrándosele las entradas mediante portones construidos con el mismo material.



Los cuatro hangares que el Aero Club Argentino poseía en el aeródromo de Villa Lugano, "de espaldas a Chilavert", de manera que los animales que aparecen en el grabado estarían pastando en dicha calle. En cuanto a los cajones de madera, no pueden ser otra cosa que ex embalajes de aviones.

Sobre el campo se trazó una pista de vuelo y en lugar visible se erigió un semáforo para transmitir señales con arreglo a los códigos de uso internacional.

Con respecto al acceso del público al citado aeródromo, cuyo punto preciso e histórico denominábase "Apeadero Lugano", dijo la señora Claudia Salvat Grau, en uno de sus artículos titulado "Principio de la Infraestructura Aeronáu-

tica" aparecido en la Revista Nacional de Aeronáutica correspondiente al mes de setiembre de 1960:

"El Apeadero Lugano era, precisamente, uno de los puntos de convergencia. Se llegaba a él en 25 minutos mediante el tren que partía de la estación central del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, sita sobre la avenida Vélez Sarsfield, a pocas cuadras del Hospital Muñiz, la que a su vez era servida por la línea 24 de la Compañía Tranways Anglo Argentina, que en oportunidad de las fiestas reforzaba los servicios con las líneas 29 y 69.

"El otro de los medios era un pequeño ferrocarril a vapor que partiendo de la esquina de Lacarra y Rivadavia tomaba por Murguiondo hasta el apeadero antes mencionado. Con respecto a este verdadero tren liliputiense, no se puede dejar de consignar una de sus más habituales y risueñas características. Cuando la afluencia de pasajeros hacia más lento y pesado su rodar, al empinar las cuestas del camino e indefectiblemente la que se encontraba a la altura de Cañada de Gómez y Zelarrayán, aquéllos debían echar pie a tierra y empujar el convoy como único medio de superar las cuestas.

"A fin de favorecer por una parte la concurrencia del público y de evitarle por otra inútiles traslados, se estableció un sistema de informaciones mediante grandes banderas en las cabeceras mencionadas y en las plazas Once y Flores, en las que el color rojo significaba 'se realizan vuelos'; el blanco, 'tal vez' y el azul, 'no hay vuelos'."

"Más de una vez y a la vista de las instalaciones —dijo en la Revista Nacional de Aeronáutica el señor 'J. Torres García' (Emilio Ibarra)— era preciso tomarse de los alambrados de los cercos, paso a paso, e ir haciendo equilibrio para no caer o hundirse en el barro hasta la cintura".

Cierto es que desde el apeadero hasta el aeródromo había pocas cuadras, pero el desnivel llegaba en algunos de sus puntos a 16 metros, de manera que como el campo se encontraba tan bajo y a poca distancia del Riachuelo —que crecía frecuentemente— era común que se inundara con relativa facilidad, a tal extremo que en 1913, durante un día meteorológicamente ideal para el vuelo, pero imposible por la altura que había alcanzado el agua en el campo, D. Pablo Castaibert, aprovechando la inundación, voló su monoplano con flotadores...

El piso de los hangares era de tierra y no había veredas y el cavado de las canaletas de desagüe lo realizaban mediante picos y palas los directivos, asociados, pilotos y mecánicos, quienes también afirmaban con piedras, ladrillos o adoquines algunas franjitas para cruzar las calles; ejemplo que alcanzó por muchos años a los gestores de numerosas entidades aerociviles que surgieron posteriormente.

La alegría de poder hallarse después unos minutos en el aire, era el único premio a tantas desventuras heroicas.

En tales casos, era notable descubrir en los rostros empeñosos de aquellos visionarios llenos de sudor, grasa y barro, los destellos luminosos que irradiaban sus ojos, como espejos de la inquietud espiritual de que se hallaban poseídos, sin darse cuenta que con su esforzado cometido estaban labrando el futuro de la aeronáutica.

Además de tantas adversidades esos caballeros románticos sin capas ni espadas, tuvieron que superar la guerra que les hacían algunas publicaciones que solicitaban empecinadamente que prohibiesen la aviación "o ella terminaría con la humanidad".

En fin. Eran puntos de vista...

Al histórico aeródromo, se lo recuerda mediante un monolito con placa, erigido en un predio destinado a plaza, en la intersección de las calles Oliden y Coronel Martiniano Chilavert.

Dice el bronce:

PLAZA PRECURSORES DE LA AVIACION ARGENTINA

"En este solar funcionó el primer aeródromo argentino.

"La Secretaria de Aeronáutica en homenaje a sus bodas de oro, a los Precursores Aviadores que recibieron su brevet.

JORGE NEWBERY

FLORENCIO PARRAVICINI

CARLOS A. GOFFRE

HERMAN F. HENTSCH

XV Semana de Aeronáutica. Sesquicentenario de la Revolución de Mayo
1810 - 1960





Los más prestigiosos caricaturistas de la época, demostraron su admiración por Newbery a través de su ingenio.

CAPITULO XLVII

A pesar de la presencia casi permanente de Jorge Newbery durante la preparación del aeródromo de Villa Lugano, debía seguir cumpliendo inevitablemente el resto de sus obligaciones que aumentaban a diario cualitativa y cuantitativamente, tal como lo demostró el Jockey Club en los primeros meses del año 1910, al decir públicamente que el ingeniero Jorge Newbery había proyectado una nueva iluminación para el frente del edificio social, con miras a las fiestas centrales del mes de mayo.

El proyecto, que mereció los mejores elogios resultó todo un éxito, ya que a la iluminación presentada se la recordó hasta mucho tiempo después del Centenario.

A partir de la época en que nos encontramos ubicados, los que trataban asiduamente a Jorge Newbery se extrañaron al verlo reiteradamente sin cubrecabeza en oportunidades y lugares en que por simple cuestión de protocolo no se debía prescindir de ello.

Sin embargo él lo hacía con la mayor naturalidad, por lo que entendemos que como tantas otras costumbres, Jorge implantó la moda del sinsombrerismo, como lógica consecuencia de los nuevos rumbos que iban tomando las modernas actividades del quehacer mundial.

Y si bien las circunstancias lo obligaron a veces a ceder ante la presión de hábitos ancestrales, en más de una oportunidad echó por tierra viejos moldes y alternó en cabeza con distinguidas personalidades, lo que poco a poco se le fue imitando, hasta llegarse al sinsombrerismo prácticamente total que predomina actualmente.

Coincidentemente con el año centenario se organizaron diversos torneos deportivos, fiestas de todo carácter y hasta concursos culturales, entre lo que no podía faltar el arte de la belleza y el color expresado a través de lo pictórico.

Claro que Jorge también intervino, pero veamos cómo.

Una delegación entusiasta de artistas jóvenes, algunos de los cuales lo habían visto más de una vez en simples prendas de atleta, de box, de remero y hasta en malla, lo invitaron a posar desnudo para estudiar la manera de llevarlo a la tela, lo que contó con su buena disposición, dándoles la oportunidad de que se le tomaran algunas fotografías que nos lo muestran en toda su belleza varonil, digna de Apolo.

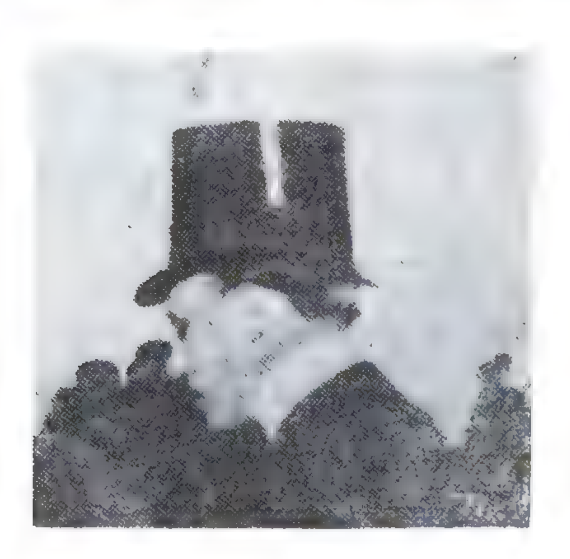
Por algo diría después D. Julio A. Quesada en uno de sus inolvidables opúsculos:

"Jorge poseyó un físico apolíneo, pero ello fue también fruto de su tarea. Fue un cultor de la belleza física como si fuese ello un eco de su cultura magistral.

"Todos tenían siempre los ojos puestos en él y si su figura carnal hubiera nacido en Grecia, ya habría sido inmortalizado tanto o más que el dios heleno que le enseñó el camino".

Al analizar minuciosamente los detalles que nos muestra la imagen de Jorge impresa en la placa fotográfica, no pudimos menos que reflexionar sobre el simbólico significado del hombre cóndor, parado dominante sobre la pobre piel de un leopardo...





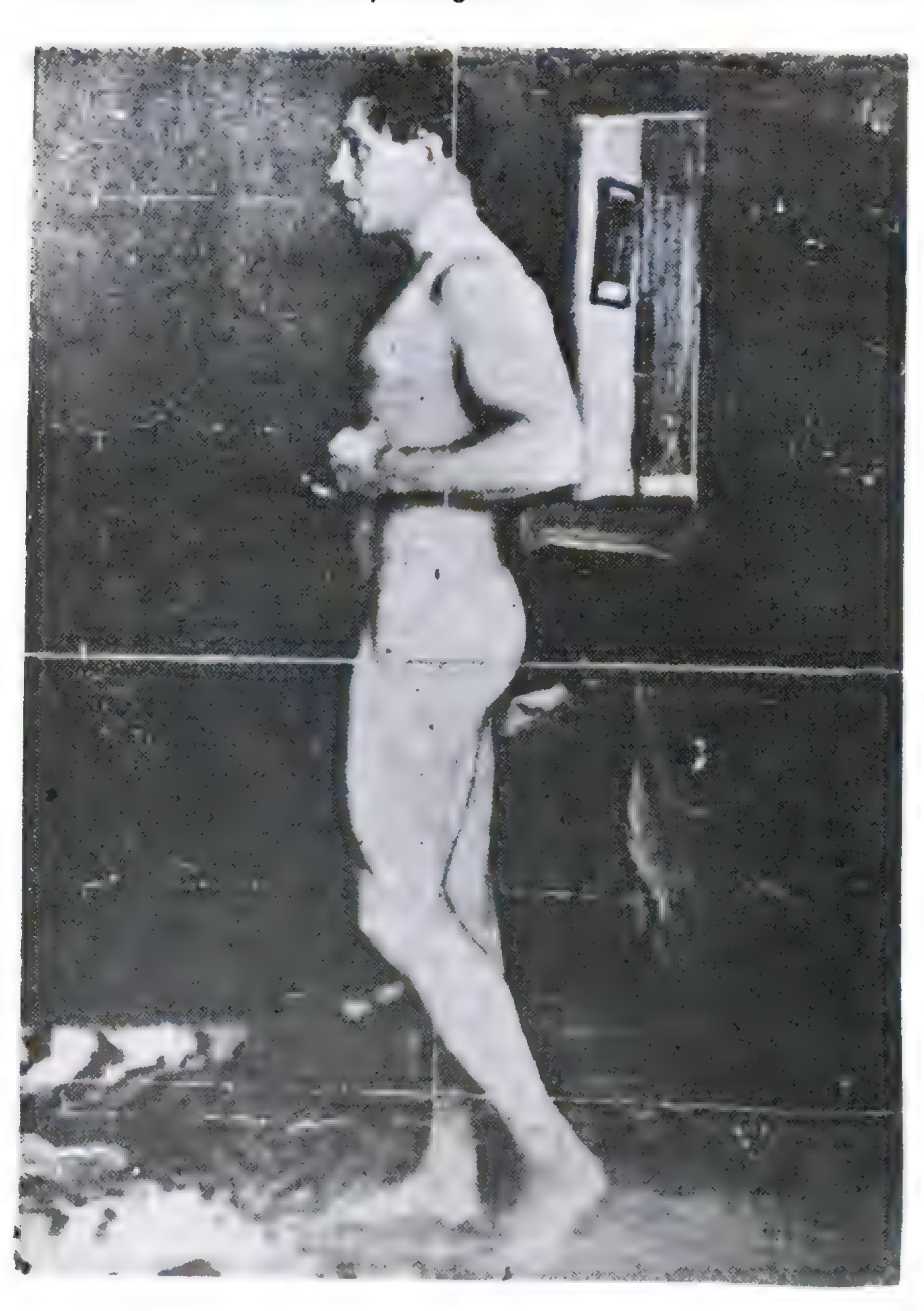


Después de emplear con naturalidad y distinción cualquier tipo de cubrecabezas, Jorge Newbery inauguró y terminó por imponer el sinsombrerismo en todo el país.

Mientras tanto en otras áreas se fueron acondicionando los aviones, a fin de que la actividad de vuelo con el "más pesado que el aire" se iniciara y prosiguiese con precisión, a fin de que desde el primer momento la impresión del pueblo y autoridades resultara inmejorable.

De entre los aviadores que llegaron a nuestro país el 10 de febrero de 1910, Valletón fue el primero en alistar su Farman, y el 15 de ese mes, en Campo de Mayo, efectuó su primer vuelo de práctica mostrando gran pericia y confianza en el manejo.

Para su mejor desempeño el Ministerio de Guerra le autorizó la instalación



Inapreciable aporte de Jorge Newbery a las celebraciones del Centenario, al posar para jóvenes cultores de las bellas artes.

de un cobertizo en las adyacencias de la Escuela de Clases fundada el 12 de agosto de 1904 —luego de Suboficiales Sargento Cabral y hoy de Comunicaciones— donde en proximidades del Polígono de Tiro, se le asignó una fracción apropiada para su desempeño.

En días subsiguientes efectuó otros vuelos y el 22 llevó como pasajero al teniente de Caballería D. Raúl Eugenio Goubat, quien fue el primer oficial del Ejército Argentino que voló con avión en nuestro país.

Se había convenido que el ingeniero Jorge Newbery sería el siguiente pasajero del señor Valletón, pero la circunstancia ya apuntada de haber tenido que viajar a Mar del Plata no permitió el cumplimiento de dicho propósito, sino hasta el 3 de mayo de 1910, en que el activo presidente del Aero Club Argentino voló por vez primera en avión, acompañando al señor Valletón sobre el mismo aparato e idéntico sector donde éste había llevado antes al teniente Goubat.

Justo es consignar que en ambos casos, los vuelos fueron rectos, de apenas unas centenas de metros, duraron de 20 a 30 segundos cada uno y las alturas oscilaron entre 6 y 8 metros.

En principio, la que después sería la Compañía Aérea Argentina ubicada en El Palomar, tenía el propósito de instalarse en el mismo lugar que en esos momentos utilizaba el aviador Valletón, pero dicho proyecto no prosperó, tal vez en previsión de que el ruido intenso y desacostumbrado provocado por los motores, más la imagen de los aparatos desplazándose por los aires, podrían ocasionar trastornos a la instrucción, así como a los animales que en gran cantidad estaban afectados a las unidades, los cuales podrían espantarse y provocar pérdidas irreparables, aunque el tiempo se encargaría de demostrar fehacientemente la inexistencia de tal incompatibilidad.

Pese a la extrema brevedad de su primer vuelo, Jorge Newbery comprendió definitivamente que si bien podrían convivir en el futuro el globo libre y el avión, el pleno dominio de éste y su sometimiento a la voluntad del piloto, le otorgaba una superioridad real y efectiva, cuya dimensión estaba lejos de suponer la humanidad en esos momentos.

El 5 de marzo, en el aeródromo de Villa Lugano, todavía en construcción, el ingeniero Emilio Aubrun, al mando de un Blériot XI de 25 HP, fue el primero en realizar el vuelo que tuvo la virtud de dar por iniciada una larga serie de hazañas inolvidables, que constituirían los surcos gloriosos donde habría de germinar la prodigiosa simiente de la aviación nacional.

Recuerden los argentinos que ese lugar histórico que se va ahogando en el lento pero incontenible abrazo del progreso, fue juzgado alrededor del año 1950 como ámbito ideal para instalar en él el "Aeroparque Metropolitano", que en algunos planos de la Capital Federal difundidos entonces, aparecía impreso como una hermosa esperanza, que lamentablemente no llegó a convertirse en realidad...



CAPITULO XLVIII

El 8 de marzo de 1910, Jorge Newbery se dirigió al presidente de la Comisión de Fomento de Villa Lugano, señor R. González Pérez, para agradecerle que ese organismo hubiese resuelto concurrir con un premio de 10.000 francos en apoyo del concurso de aviación que se había programado, sugiriéndole que dicha cantidad se le entregara al Aero Club Argentino para destinarla a uno de los premios que se proyectaba acordar.

La programación de todos los actos estaba tan adelantada, que una semana después Jorge se dirigió por nota al jefe de la Policía de la Capital, coronel Luis Dellepiane, informándole que *"debiéndose llevar a cabo el día 23 del actual el acto inaugural del aeródromo que esta institución ha constituido recientemente en Villa Lugano, sobre la estación del mismo nombre del F.C.P.B.A., me permito dirigir al señor jefe el presente pedido solicitando la banda de músicos de la repartición policial, para que amenice allí la fiesta que se desarrollará ese día, a la que serán invitadas todas las autoridades civiles y militares y todos los miembros más representativos de la ciudad de Buenos Aires.*

"Dado el carácter social de dicha fiesta y de tratarse del primer concurso de aviación que se realizará en la República, espera el Aero Club Argentino cuya Comisión Directiva me honro en presidir, que el señor jefe de la Policía hará lugar al pedido que se hace, agradeciéndole que en caso de disponer el envío de la banda, ella se traslade a Villa Lugano el día más arriba citado, en el tren que parte de la estación central de dicho ferrocarril a las 2 p.m.".

Al mismo tiempo Jorge le remitió una nota de igual tenor al Ministro de Guerra, general Eduardo Racedo, con la diferencia de que en ella le pedía que la banda concurriese los quince días sucesivos que duraría el concurso.

Respetuoso del presidente que le había precedido en el ejercicio de su alta misión en el Aero Club Argentino, el 17 de ese mes Jorge le remitió una carta a su estimado amigo D. Aarón de Anchorena —que se encontraba en París— dándole cuenta de los adelantos de la aerostación con un parque aerostático instalado a todo confort, así como de la marcha de la aviación con el concurso de los aviadores extranjeros y la inauguración del aeródromo de Villa Lugano.

Al mismo tiempo le hacía saber que Luis Faberes *"ya no está al servicio del Club, pues fue destituido por haber tomado en los últimos tiempos demasiado vuelo, como asimismo el haber hecho abandono del cuidado de los globos durante muchos días para entregarse a otros trabajos".*

Desde luego que ante esta situación era necesario ir pensando en un reemplazante.

Pese a que ya había volado sobre avión, Jorge mantendría todavía durante algún tiempo un nostálgico entusiasmo, o tal vez amor, por el beato silencio que proporcionaban los aeróstatos, con los que —según sus palabras— quedaba todavía mucho por hacerse.

Entendiéndolo así y al abrigo de una idea que ya le había nacido durante su estada en Chile, el 20 de marzo de 1910, en el último día de ese —aeronáuticamente hablando— candente verano, as-

cendió con el globo "Patriota" desde "Los Ombúes" acompañado por el escribano Billinghurst, con quien tras 4h. 50m. aterrizó sin novedad en la localidad de Villanueva, unos 20 kilómetros al NE. de General Belgrano, provincia de Buenos Aires.

Apenas regresó a la capital, Jorge Newbery volvió a escribirle al jefe de la Policía local, para agradecerle su resolución del 17 de marzo por la que había dispuesto la concurrencia de la banda a Villa Lugano tal como se lo había solicitado, circunstancia que aprovechó para requerirle la designación de 20 agentes de caballería para el día señalado en su nota anterior, y 25 durante el período estipulado para la "quincena de aviación".

Al mismo tiempo escribió cartas destinadas a los señores Pérez y Fernández, domiciliados en Villanueva, F.C.S., agradeciéndoles las múltiples atenciones que le prodigaran a él y Billinghurst, con motivo del aterrizaje efectuado el día anterior en las proximidades de sus casas.

El 23 de marzo, tal como se había establecido y con la presencia del Intendente Municipal de la ciudad de Buenos Aires, D. Manuel J. Güiraldes, se inauguró oficialmente el aeródromo de Villa Lugano, coincidentemente con la iniciación de la esperada "quincena de aviación" que concluiría el 6 de abril siguiente, la que había sido minuciosamente organizada con la participación de la casi totalidad de los aviadores que se encontraban en el país, lamentándose la ausencia de Prevost y Volant que a poco de llegar se habían reembarcado con destino a Francia.

Una prueba más del fiel y estricto cumplimiento de sus obligaciones por parte de Jorge Newbery, nos la da una nota que llevaba fecha 29 de marzo de 1910, dirigida por él al señor E. Conte Grand, a la que acompañaba un cheque por $ 671,60, *"importe que corresponde* —le decía— *al 10 % del producto de las entradas al aeródromo de Villa Lugano durante los dias 23, con una recaudación de 801 pesos; 24, con 2.099; 25, con 620, y 27, con 3.196, lo que da un total de 6.716 pesos, con lo que se empieza el pago de las construcciones levantadas por los señores Testoni, Chiesa y Cia. en dicho aeródromo.*

"Son pues $ 671,60 los que le corresponden al 10 % de ese importe, por lo que estimaré se sirva acusar recibo en nombre de los señores Testoni, Chiesa y Cía., de acuerdo con el contrato celebrado entre el Aero Club Argentino y dichos señores".

Cuando promediaba la "quincena", una noche Jorge debió faltar a la cita con los suyos, por cuanto se había programado un intento especial a cargo del aviador Aubrun, quien el 30 de marzo de 1910 realizó el primer vuelo nocturno en el país, al mando de un Blériot XI con motor Anzani de 25 HP, a bordo del cual despegó en Villa Lugano a las 21 hs., se trasladó hasta Villa Bungalow ubicada en las inmediaciones de Tapiales; sobrevoló el campo del Dr. Ernesto Madero y regresó al punto de partida sin novedad y sin aterrizaje intermedio, según lo consignó el brigadier general Angel María Zuloaga en su libro "La Victoria de las Alas", ante la algarabía de un selecto grupo de testigos de aquel acto heroico, que según versiones pudo haber sido el primer vuelo nocturno realizado en el mundo, lo que de ser confirmado sentaría un importante precedente a favor de la República Argentina, cuando los historiadores del orbe se ocupen de la aviación a escala mundial.

Si bien ciertos autores mencionan un aterrizaje intermedio de Aubrun en el campo del Dr. Madero, nosotros nos hemos inclinado a aceptar los datos contenidos en nuestra fuente de información, por considerar que su autor nacido el 21 de mayo de 1885 fue contemporáneo de tales hechos, vivió estrechamente ligado a ellos y porque además, aun la variante más modesta, en modo alguno le quitaría relevancia al histórico acontecimiento.

El total de las entradas vendidas en el aeródromo y en el ferrocarril, desde el 23 de marzo hasta el 6 de abril en que se dio por terminada la "quincena", ascendió a 8.971 pesos.

No obstante el éxito obtenido, cabe destacar aquí que en el día de la apertura sólo voló el aviador Aubrun, quien realizó una vuelta de pista al mando del Blériot XI perteneciente a Videla Dorna y Madariaga, quienes se lo vendieron finalmente a Jorge Newbery.

En oportunidad posterior dicho avión fue exhibido por el actor Florencio Parravicini en el escenario donde éste representó con su compañía, la obra teatral "El último vuelo" y en 1939 durante la proyección de la película nacional "Alas de mi Patria", dirigida por el Precursor de la Aeronáutica Argentina don Carlos Francisco Borcosque.

También se lo utilizó en 1975 durante la filmación y posterior exhibición de la película "Más allá del Sol", que dirigida por Hugo Fregonese fue realizada en homenaje a Jorge Newbery en el año centenario de su nacimiento.

A dicho avión se lo exhibe actualmente en el Museo Nacional de Aeronáutica, como una de las tantas reliquias puestas a su resguardo y que forman parte de nuestro acervo histórico, en relación con el tema que estamos considerando.

Sabido es que los motores de las aeronaves en cuestión, funcionaban por entonces mediante el uso de combustibles y lubricantes que todavía no se producían en nuestro país, razón por la cual debían importarse.

"Una de las primeras empresas que aportó soluciones para tales carencias —nos manifestó el Precursor de la Aeronáutica Argentina S.M. (R) Serafín Ortúzar— *fue la 'Standard Oil' que proporcionaba la nafta 'Wico', envasada en latas de aproximadamente 20 litros identificada mediante una etiqueta triangular de color amarillo, así como el aceite de ricino 'CASTROL R'."*

Pero el asunto no era de solución tan simple como podrían hacerlo suponer las palabras precedentes, por cuanto la verdad insoslayable era muy otra.

"Como las empresas no mandaban la nafta debidamente consignada —prosigue Ortúzar— *el aprovisionamiento de la misma creaba otro inconveniente, pues había que ir a comprarla a determinados garajes, con latas, y cuando los motores eran rotativos había que reunir cuatro o cinco litros de aceite vegetal o de ricino, que se juntaban trabajosamente comprándolos en farmacias que lo vendían en pequeñas cantidades.*

"El transporte de la nafta no se podía efectuar en tren, como no fuese en vagones especiales, así que la mayoría de las veces se la llevaba en vehículos hasta donde se pudiera, y de ahí en adelante cuadras y cuadras con la lata cargada al hombro".

Conocedor anticipado de dicho problema, Jorge comprendió más que nunca la urgente necesidad de resolverlo.

Y si dijimos "conocedor anticipado", es porque desde hacía bastante tiempo estaba trabajando junto con D. Justino C. Thierry, profesor de química del Colegio Militar de la Nación; jefe de laboratorio de la Dirección General de Alumbrado y profesor de materias relacionadas con la metalurgia y la geología, con quien produjo un libro titulado "EL PETROLEO", de 272 páginas y plano anexo, en el que desarrollaron los siguientes capítulos: Historia, Origen, Geología, Química, Exploración, Explotación, Comercio, Monopolio y Legislación, trabajo que presentaron al Congreso Científico Internacional Americano, celebrado en Buenos Aires en el mes de mayo de 1910.

Dicho libro planteaba la necesidad de reservar para la Nación las zonas presuntivamente petrolíferas, mediante el instrumento de la Ley, ya que sus autores no dejaban de ver que el afortunado hallazgo de Comodoro Rivadavia, colocaba a nuestro alcance productos que el país introducía del extranjero y por los

cuales abonaba entonces 20 millones de pesos oro, anuales.

"La supresión total o parcial de esta importación —decían Newbery-Thierry— *constituye un problema de la mayor importancia para la economía nacional".*

Y después de expresar su esperanza de que el país alcanzaría algún día el autoabastecimiento en materia de combustibles, los autores insistían en la afirmación inicial de que las leyes a crear para la explotación del petróleo, y su reglamentación, defenderían en gran parte el porvenir de esta industria entre nosotros.

Esta sabia previsión patriótica que buscaba en una adecuada legislación el resguardo de nuestra riqueza, se anticipaba en quince años, por lo menos, al resonante debate parlamentario que evidenciaría públicamente los dramáticos términos del problema.

El mensaje contenido en el libro habría de prender en el patriotismo de los argentinos, creándose en 1922 la Dirección de Explotación del Petróleo —dependiente del Ministerio de Agricultura— a fin de centralizar tan magna tarea.

Su director, el ingeniero Enrique Mosconi, que fuera designado por Alvear, le dio en 1923 una ajustada organización como Yacimientos Petrolíferos Fiscales, a cuyo frente el infatigable militar realizó una ejemplar obra administrativa y técnica en defensa del patrimonio nacional.

Por tal motivo la producción de Y.P.F. fue creciendo inusitadamente hasta alcanzar en 1930 nada menos que 1.430.000 metros cúbicos, año en que la empresa tuvo un superávit de 25.000.000 de pesos, y al controlar los precios en el mercado interno rebajó el de la nafta ($ 0,22) incluido el impuesto cuyo producto costearía una proyectada red caminera.

Pero no vaya a suponerse que el éxito del entonces coronel Mosconi fue el resultado de una simple casualidad. Muy por el contrario, ya que siendo Director del Servicio Aeronáutico del Ejército, desde 1919 hasta 1922, dijo a raíz del vuelo que una escuadrilla militar comandada por el entonces capitán Antonio Parodi, cumplió entre Carmen de Patagones, Río Gallegos y regreso a El Palomar:

"La parte de nafta nacional utilizada procede de nuestra explotación petrolera de Comodoro Rivadavia, pero extraída de una pequeña destilería que posee en esta capital Obras Sanitarias de la Nación, de un rendimiento reducido y que se hace en carácter precario.

"Por tal motivo —*reflexionaba amargamente*— *no dispusimos del total necesario y en consecuencia tuvimos que remitir a los puertos del Sur y también a Comodoro Rivadavia, nafta de México.*

"Esta irónica anomalía tengo entendido terminará pronto, pues la actual Dirección del Petróleo nos ha remitido ya CUATROCIENTOS litros procedentes de Comodoro Rivadavia, para ser estudiada y elegir el tipo necesario a nuestros servicios".

Se sumaron años; Y.P.F. cumplió con las premisas sentadas por su conductor y continuadores, materializándose plenamente sus planes, hasta desembocar en el 18 de setiembre de 1934, en que por primera vez se exportaron combustibles y lubricantes de aviación de origen netamente nacional, por cuenta y orden de dicho ente estatal que remitió a Río de Janeiro —entonces capital de Brasil— nada menos que 160 cajones de nafta de aviación; 13 cajones de aceites lubricantes y 3 tambores de benzol, lo que tenía por finalidad asegurar la participación exitosa de un equipo de corredores automovilísticos argentinos, a los que luego se agregaron algunos extranjeros, en la famosa carrera que se llevaría a cabo en el intrincado "Circuito da Gavea", que en esa oportunidad se desarrolló el 3 de octubre en lugar del 30 de setiembre como estaba previsto, debido a las pésimas condiciones meteorológicas reinantes en la fecha fijada inicialmente.

En ese año 1934, nos representaron corredores tales como Victorio Rosa, Raúl Riganti, Andrés Fernández, Ricardo Carú, Luis Bettinelli, Victorio Cóppoli, Roberto A. Lozano, Ernesto H. Blanco, Juan A. Malcolm, Luciano Murro, César Milone, Adriano Malusardi y otros, contándose entre los muchos corredores extranjeros que utilizaron en carrera los productos Y.P.F., Cicero Marqués Porto, Francisco Landi, Manoel Cruz, José Santiago y Virgilio L. Castilho.

Presentaron el debido apoyo y colaboración a las gestiones realizadas en Brasil por personal de Y.P.F., el señor embajador, Dr. Miguel Angel Cárcano; el cónsul general, Dr. Juan José Varela, y el Dr. H. Giraldo.

Pero lo realmente increíble desde el punto de vista emotivo, no lo constituye para nosotros la exportación en sí, habida cuenta de lo que es capaz de hacer Y.P.F., sino el hecho de que dicho envío fue acompañado en todo su trayecto, hasta llegar a destino, por el Inspector de dicha empresa nacional, señor RICARDO JOOST NEWBERY, sobrino de Jorge y varón decano de tan distinguida familia, quien ante la insistencia de nuestro ruego se allanó a facilitarnos la documentación que certifica la autenticidad de tan trascendental acontecimiento.

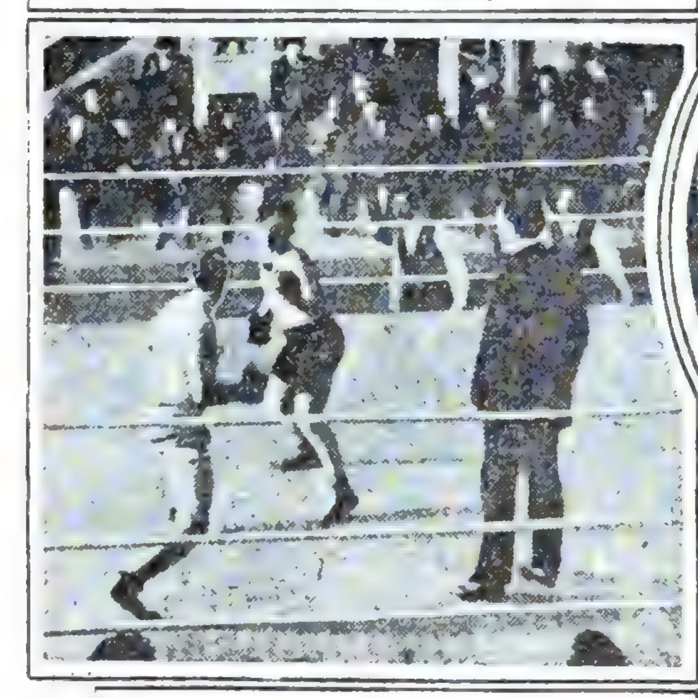


Los primeros combustibles y lubricantes de aviación producidos y exportados por nuestro país, llegaron sin novedad a Río de Janeiro. El inspector de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, D. Ricardo Joost Newbery, que acompañó el envío, posa junto a la rueda posterior del camión que se aprecia en primer término.

Para concluir; el valor total de esta primera exportación de combustibles y lubricantes argentinos aptos para ser utilizados en aviación, ascendió a 2.645,79 pesos.



El knock-out de Culpin en el match sostenido con Gould (de pie), en 1908, en la Sportiva. De referee actuó Jorge Newbery



El match entre Mongiardini y González Acha, ganado por el primero. Correspondía a la categoría semimediano del campeonato interno del Buenos Aires Boxing Club de 1912. Mongiardini se impuso en round suplementario

Jorge Newbery dando una lección de boxeo en la sala de esgrima del Jockey Club de Buenos Aires, hace de esto unos veinte años

No obstante sus escasas horas libres, Jorge Newbery siempre se hizo tiempo para las actividades más diversas.

CAPITULO XLIX

Había transcurrido un solo día de finalizado el desarrollo de la "quincena de aviación", cuando el 7 de abril de 1910 el Aero Club Argentino decidió asegurar su parque aerostático en la suma de 30.000 pesos, mientras que aprovechando la reunión en que se trataba tema tan importante, Jorge Newbery ofreció como obsequio a la Institución que presidía, la cantidad de 1.345,65 pesos, que según fuente fidedigna, obtuvo personalmente de los empresarios Conet y Barreteau.

Este "no quedarse" con lo que a su criterio no le correspondía magnifica la figura de Jorge Newbery, cuya paternidad de tantos hechos trascendentes para la aeronáutica nacional, no podía minimizarse con actitudes inaceptables para las cualidades de su espíritu.

El señor Videla Dorna solicitó entonces que constara en actas no sólo el agradecimiento del Aero Club por la donación, sino también la habilidad demostrada por Jorge Newbery para reunirse lícitamente con tan importante suma.

A continuación Jorge, en su carácter de presidente de la entidad de referencia, dio cuenta de que la suscripción levantada para adquirir el globo "Eduardo Newbery" que desde el 13 de febrero operaba en el país, había un remanente de 300 pesos, y proponía que dicho dinero fuese destinado a la compra de instrumentos científicos, a lo que no hubo oposición.

Desde el mismo instante en que Jorge tuvo la casi certeza de la irreparable pérdida de su hermano Eduardo y del sargento Romero, jamás abandonó su búsqueda que desde un principio había sido intensa, ni perdió la esperanza de su hallazgo, de lo que da fe una carta personal que le remitió al jefe de la Policía de la provincia de Buenos Aires, señor Lavié, el 8 de abril de 1910, agradeciéndole el envío que le había hecho, de un salvavidas del "Pampero", cuyo secuestro se había solicitado al saberse que se encontraba en poder de un señor llamado Benito González, con domicilio en el área jurisdiccional de dicha Repartición.

"Efectivamente —le decía en su carta Jorge Newbery— ese salvavidas lo perdió el 'Pampero' en uno de sus últimos viajes, pero no en la última excursión, como erróneamente ha sido informado el señor Jefe".

Lamentablemente era ésa otra breve esperanza que quedaba descartada.

Después de ingentes sacrificios, en los primeros días de abril de 1910 estuvieron dadas las condiciones necesarias para iniciarse las ascensiones con globos desde el Parque Aerostático, honor que les cupo a Jorge Newbery y Alejandro R. Amoretti, quienes el día 10 de dicho mes y año partieron a manera de inauguración extraoficial de dichas instalaciones, el primero a bordo del "Huracán" y el segundo con el "Patriota", alcanzando, respectivamente, Florencio Varela en 1h. 55m. y Claypole en 4h. 15 minutos.

El llamado Parque Aerostático era el resultado de la obra construida por la empresa Albert Pruniéres, en la calle Guanacache (hoy Franklin D. Roosevelt) y 11 de Setiembre, de la ciudad de Buenos Aires.

El mismo estaba ubicado detrás de la planta de producción, purificación y ga-

sómetro allí existentes, en cuyas adyacencias se hallaba también el depósito de materiales de la usina de gas.

La primera jornada aerostática de ensayo se llevó a cabo precedida por una sobria ceremonia acorde con la circunstancia y durante ella se comentó con simpatía el hecho de que antes de recibir las obras en nombre del Aero Club mo para cumplir la alta finalidad a que estaban destinadas.

En esa oportunidad, el mayor Waldino Correa hizo saber a los presentes que solicitaría su relevo como auxiliar de una comisión de compras que debía viajar a Europa, a los efectos de continuar sirviendo a la causa en que se hallaba enrolado con tan calificados compa-



Antes de recibir de conformidad las instalaciones del Parque Aerostático, las autoridades del Aero Club Argentino —como se ve— recorrieron hasta los techos del mismo. De izq. a der.: W. Correa (con los planos), E. Bradley, J. Newbery, A. L. Palacios, L. Billinghurst y M. Ramos Vivot.

Argentino, Jorge Newbery, Waldino Correa, Eduardo Bradley, Alfredo Lorenzo Palacios, Lisandro Billinghurst y Manuel Ramos Vivot, habían recorrido hasta los techos, para asegurarse que aquellas instalaciones erigidas con tanto amor y sacrificio, iban a durar lo necesario co- triotas.

La nueva ubicación del Parque, cuyo número telefónico era Belgrano 69, traía como ventaja no sólo el suministro abundante y permanente del fluido, sino también la ventaja de su precio reducido, ya que la Compañía Primitiva de Gas, su-

cesora de su similar Río de la Plata, le cobraba al Aero Club Argentino solamente el 50 % del costo total de los consumos, mediante una consideración especial gestionada personalmente por Jorge Newbery, ante su director el señor William Angus.

De tal suerte la institución beneficiada pagaba 10 ½ centavos por metro cúbico de gas, que al resto de los consumidores les costaba 21 centavos.

En esos momentos el parque aerostático instalado bajo la protección de Dios y de dos pararrayos, contaba con: máquina de coser, prensas para el engomado, útiles para barnizar y pintar las envolturas, balanzas de diversos tipos, ventiladores, bombas de aire, dispositivos especiales para globos cautivos, paracaídas ecuatoriales, guide-ropes, anclas terrestres, marinas, diversidad de salvavidas y demás elementos imposibles de detallar.

A su vez el laboratorio disponía de barógrafos, registradores, estatoscopios, altímetros, teodolito, anemómetros, aerómetros, taquímetros, termómetros secos y húmedos, higrómetros, manómetros, cronómetros y demás.



El "Palomar Sargento Romero", instalado en el Parque Aerostático, muestra sus jaulas automáticas para la recepción de mensajeras.

Lógicamente faltaría enumerar los aeróstatos completos con toda una serie de complementos, palomar y palomas mensajeras.

En consideración a los altos intereses

que iban a quedar albergados en esas nuevas instalaciones, la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, consciente de la importancia que tenía la protección de tales efectos, había previsto también la edificación allí, de una vivienda adecuada para los encargados de su mantenimiento y vigilancia; designación que recayó —inteligentemente— en el señor Ernani Mazzoleni, acompañado por su esposa Lucía, quienes a partir de ese momento se radicaron en el lugar, donde permanecieron fieles al cumplimiento de su deber hasta el mes de setiembre de 1916, ella aplicada ahora a la reparación y construcción de globos libres, más la atención de su hogar y del "Palomar Eduardo Romero", que quedaba a su cuidado.

Inmediatamente de cumplida su ascensión del día 10, Jorge Newbery se abocó a los preparativos de un meeting de aviación organizado por el Aero Club de su presidencia, cuya ejecución a total beneficio de la "Sociedad de Damas de la Misericordia" de Villa Lugano, se llevó a cabo en dicho aeródromo porteño el 17 de abril de 1910.

La alegría que reinaba en el Aero Club por haberse podido cumplir tan magnánimo gesto no habría de durar mucho tiempo, puesto que el 20 de ese mes se tomó conocimiento del contenido de una nota remitida por el Ministerio de Guerra, mediante la cual se le hacía saber a sus autoridades que con retroactividad al 1 de enero del año que corría, dicho Organismo no les podía seguir pagando la subvención de 150 pesos mensuales acordada el año anterior.

A partir de aquí aparece en escena la casa comercial Lutz y Schultz como proveedora de instrumental meteorológico al Aero Club Argentino, lo que se deduce del reclamo que en nombre de dicha Institución le hizo el ingeniero Jorge Newbery, "con referencia a la cuenta —les decía— que ustedes han pagado por los aparatos adquiridos en esa casa".



Vista del Parque Aerostático, en cuyo frente ya está escrito el nombre del AERO CLUB ARGENTINO. Al extremo izquierdo del grabado, el "Palomar Sargento Romero".

Y en tal aspecto agregaba: *"debo manifestarles que es necesario colocarle al anemómetro instalado en Villa Lugano la parte superior que le falta, y luego hagan la rebaja del importe total de la cuenta, de acuerdo a lo que el señor Lutz prometió al ingeniero Duclout"*.

Como cierre de su nota agregaba Jorge con la mayor firmeza: *"confiando en que ustedes procederán en consecuencia, me es grato saludarlos muy atentamente"*.

A continuación y siempre en relación



Revisión de un globo en el interior del Parque Aerostático. Hacia el fondo vemos al señor Ernani Mazzoleni y si hemos de atenernos a los antecedentes reunidos, la persona que opera el ventilador sería nada menos que D. Louis Faberes.

con Villa Lugano, aeródromo al que por lo visto supervisaba permanentemente, Jorge se dirigió por esos días al contratista de las obras, señor Conte Grand, para pedirle que hiciera colocar las puertas que correspondían a los hangares de aquel campo, por cuanto el señor Barreteau *"me hace cargo por ese detalle que en verdad no deja de ser importante, puesto que los aparatos, como están actualmente, quedan poco menos que a la intemperie.*

"Tengo conocimiento —agregaba— *que los carpinteros están trabajando en las divisiones de los hangares, trabajo que no es de tanta urgencia como el que nos ocupa".*

No debemos olvidar que este hombre que dominaba todas las estrategias y tácticas conducentes al éxito de las empresas que estaban a su cargo, continuaba cumpliendo celosamente con sus obligaciones de funcionario público, abocado en esos momentos a las tareas más fatigosas e intransferibles, como se verá un poco más adelante.

El 20 de abril de 1910, Jorge Newbery se reunió con los miembros de la Comisión Directiva del Aero Club, para cambiar ideas sobre la forma más conveniente de realizar un festival a beneficio de la "Escuela Taller de Varones San José" de Belgrano, puesto que la Sociedad de Damas que dirigía dicho Instituto había solicitado esa colaboración.

Se acordó entonces que la fiesta de referencia podía llevarse a cabo cuatro días después, o sea el 24, efectuándose con aeróstatos un concurso al que denominarían "caza del zorro", cuyo ganador sería el piloto del globo que descendiese más próximo al del "zorro", que lógicamente sería soltado en primer término.

El ganador de la prueba recibiría como premio una hermosa Copa donada por el señor Carlos A. Tornquist.

Asimismo se resolvió ofrecer un té a las damas patrocinantes de la fiesta, corriendo todos los gastos de confitería, ornamentación y demás por cuenta del Aero Club Argentino, así como también los que demandare la inflación de los globos que tomaran parte en la prueba.

Acto continuo se procedió a sortear al "zorro" y los pilotos.

Aprovechando la reunión, Jorge Newbery puso en conocimiento de los presentes, un honroso gesto del ingeniero Anasagasti, consistente en la donación para el Club, de una biblioteca americana con diversos libros de aviación y aerostación, además de un cómodo escritorio y varias sillas que sirvieron para amueblar una pieza del parque aerostático, por lo que se pidió y fue acordado un voto de agradecimiento por tan importante regalo.

La Comisión Directiva había sido informada oportunamente por el instructor Aubrun, que a fines de mayo debía regresar a su país por hallarse inscripto en varios "meetings" aéreos, razón por la cual y en muy sencilla ceremonia le fue otorgado el Brevet argentino de Aviador Civil Nº 1, teniendo en cuenta que el citado piloto ya poseía el Diploma equivalente, Nº 21, concedido por el Aero Club de Francia.

Con cuatro días de anticipación a la fecha estipulada para la realización de la anunciada "caza del zorro", Jorge Newbery se dirigió a las correspondientes autoridades militares para solicitarles la designación de 30 soldados, que debían presentarse en el Parque Aerostático a las 6 de la mañana del domingo 24 de abril de 1910, a fin de colaborar en el inflado de los globos, aclarándose explícitamente que allí mismo se les daría de comer.



Barquillas y accesorios aerostáticos pertenecientes al Aero Club Argentino, antes de ser sometidos a una exhaustiva revisión técnica, por parte de Jorge Newbery.

Siguiendo la línea lógica que correspondía a la organización de tan importante evento y a fin de que nada quedara librado al azar, Jorge le hizo llegar a la mano, una nota al gerente de la compañía proveedora del gas, señor Adolfo Gabanet, comunicándole que el domin-

go 24 se llevaría a cabo una justa de beneficio en el Parque Aerostático, *"esperando* —le decía— *que como Ud. lo ha prometido al suscripto, ese día tendremos gas de hulla, puro, haciendo que para el efecto queden trabajando los foguistas que sean necesarios, gasto que correrá por cuenta de este Club".*

Luego se dirigió por nota al señor Carlos Thays, director de Paseos, invitándole a él y familia a concurrir —si así lo deseaba— a los actos programados para el domingo 24, solicitándole al mismo tiempo que "de acuerdo con lo conversado, haga hacer algunos trabajos de jardín y envíe plantas y flores para engalanar el local, pues habrá gran concurrencia de damas", lo que por otra parte y aunque no estaba escrito en la invitación, constituiría prácticamente la inauguración oficial de la importante obra.

También recabó la concurrencia del Ministro de Guerra, coronel Eduardo Racedo; del Ministro del Interior, doctor José A. Gálvez, y del jefe de la Policía de la Capital, coronel de ingenieros Luis J. Dellepiane, para asistir "el 24 a las 2 p.m. a la fiesta de beneficio para la 'Escuela Taller de Varones San José', denominada la 'caza del zorro' en la que intervendrán los cuatro aeróstatos existentes en la República".

En consideración a que en la fecha mencionada podían llegar a repetirse hechos anteriores relacionados con la caída de globos en el Río de la Plata, Jorge Newbery se dirigió el 23 de abril, en vísperas de la suelta, al Ministro de Marina, contralmirante Onofre Betbeder, solicitándole el apresto de embarcaciones para que prestaran —eventualmente— los correspondientes auxilios.

Exactamente en la fecha y hora previstas, soltaron amarras en el Parque Aerostático los cuatro globos que intervendrían en la disputa de la "Copa E. Tornquist".

Como es de estilo partió primero el "zorro" representado en este caso por el globo "Huracán" al mando de Lisandro Billinghurst, el que después de permanecer en el aire durante 1h. 40m. descendió en proximidades de Dársena Norte.

Luego salieron en su busca tres competidores a saber: Alejandro Amoretti con el "Patriota", Jorge Newbery con el "Eduardo Newbery" y Felipe Madariaga al mando del "Buenos Aires".

Después de diversas alternativas propias de este tipo de certámenes, resultó ganador el señor Amoretti con el "Patriota", ya que aterrizó en las proximidades del "zorro" tras una paciente búsqueda que duró 1h. 10m.

En segundo lugar se clasificó Newbery, al que una brisa inesperada llevó hacia Mataderos, donde descendió 55m. después de su partida y no mejor suerte le cupo a Madariaga que debió aterrizar en Llavallol después de 1h. 40m. a partir de su despegue del parque aerostático.

La ascensión del "Eduardo Newbery" al mando de Jorge, habría de ser la segunda y última del imponente aeróstato adquirido por el Aero Club Argentino, con tanta ilusión y sacrificio.





Réplica del gallardete que el Ing. Newbery utilizaba en sus ascensiones aerostáticas.

CAPITULO L

Como se recordará el Sindicato Aéreo Argentino había decidido iniciar gestiones ante las correspondientes autoridades, a fin de conseguir un campo apto donde desarrollar sus actividades de vuelo y afines, tras lo cual cesó y luego se reorganizó bajo el nombre de Compañía Aérea Argentina, con el agregado de los señores Arturo Z. Paz, Ricardo Davel y otros, cuyo directorio fue presidido por el teniente coronel Antonio Arenales Uriburu.

Aquellas primeras diligencias del Sindicato fueron retomadas por "Mantels y Cía." en representación de la nueva empresa, las que finalmente se vieron coronadas por el mayor de los éxitos, si nos atenemos al contenido del DIGESTO DE GUERRA —suplemento a la edición de 1909, que abarca desde el 1/10/1909 hasta el 20/2/1911— en cuya página 3 dice:

"*1. — Aeródromo en Caseros (El Palomar). Cesión por cinco años de un terreno a MANTELS y Cía.*

"*Capital Federal, abril 27 de 1910. Visto la propuesta hecha por los señores Adolfo Mantels y Cía. al Ministerio de Guerra, para establecer un aeródromo en los terrenos de propiedad del Estado en Caseros (provincia de Buenos Aires) y de acuerdo con los informes que la acompañan,*

"El Presidente de la República,

DECRETA:

"Artículo 1º — *Ceder a los señores Adolfo Mantels y Cía. por el término de cinco años, una faja de terreno en Caseros, para la instalación de un aeródromo. Esta cesión es gratuita y en compensación los señores Mantels y Cía. dejarán en los mencionados terrenos los hangares, galpones y demás construcciones que hicieren, cuyo costo no será inferior a $ 5.000 (cinco mil pesos moneda nacional de curso legal) y deberán ser inpeccionados a satisfacción por un oficial de ingenieros de la 5ª División del Gabinete Militar. Además, los mismos señores quedan obligados a enseñar gratuitamente el manejo de los aeroplanos que posean, a los oficiales que anualmente designe el Ministerio de Guerra.*

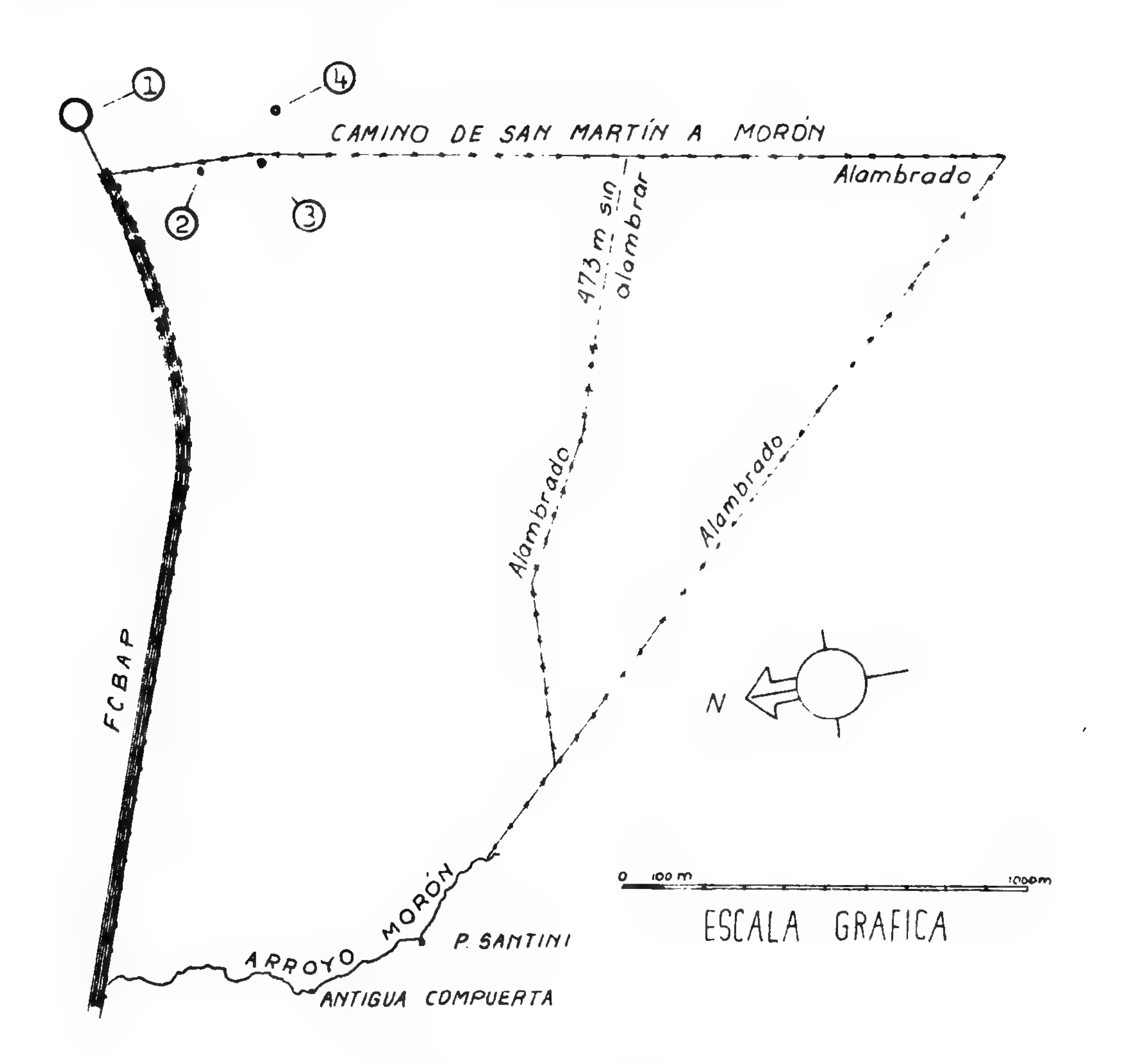
"Artículo 2º — *La cesión acordada por el artículo anterior es sólo a los efectos del empleo de los aeroplanos, pudiendo los terrenos ser ocupados en el pastaje del ganado del Ejército y siendo por cuenta de los señores Mantels y Cía. el recogerlos en los días de vuelos, como también efectuar las reparaciones en los alambrados, siempre que sean necesarias y atender al desagüe de los terrenos cedidos.*

"Artículo 3º — *La Intendencia General de Guerra tomará la intervención correspondiente para la redacción del contrato respectivo, el que contendrá además la cláusula de que él podrá ser rescindido por el Ministerio de Guerra en cualquier momento, sin que los señores Mantels y Cía. puedan exigir indemnización alguna.*

"Artículo 4º — *Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese".*

FIGUEROA ALCORTA. — E. Racedo.

En lo concerniente al pastaje de ganado que se menciona en el Artículo 2º, las autoridades se referirían sin duda a los equinos pertenecientes al Destacamento 2 de Caballería asentado en el lugar, y eventualmente a los de la Escuela de Caballería instalada en las inmediaciones, más precisamente en los terrenos que hoy ocupa el Colegio Militar de la Nación.



POTRERO DE EL PALOMAR

1) Estación El Palomar, del F.C.B.A.P. hoy F.C.G.S.M.

2) Destacamento 2 de Caballería.

3) Punto donde se inició la erección de los primeros hangares.

4) Vivienda de la familia Fiol, donde se hallaba el pozo de agua mencionado en el texto

Colaboró en la información histórica el S.M. (R.E.) José María Tabera

Inmediatamente de autorizada la ocupación de las tierras, la firma beneficiaria puso manos a la obra, enviando por tren hasta El Palomar y de allí mediante chatas y carros hasta el lugar preciso, los materiales y el personal necesario para la implantación de sus instalaciones.

La primera punteada para enterrar a 1,20 de profundidad el primer madero cuidadosamente embreado, esquinero NE. del hangar que llevaría el Nº 1, fue ejecutada a 357 metros de distancia de la vía Sur más próxima del F.C.B.A.P. y a 18 metros del cerco de siete hilos, paralelo lado Oeste del camino San Martín-Morón que pasaba por el lugar.

El hangar Nº 1 medía 12 metros de frente por 15 de profundidad; el Nº 2, 16 x 20 m; el espacio intermedio techado y habilitado como carpintería, 8 x 20 metros y la única habitación que estaba adosada al lado Norte del hangar Nº 1, representaba una superficie cubierta de 7,50 x 5 metros. A ésta se la utilizó al principio como depósito y posteriormente fue subdividida con destino a oficinas, cuando no a enfermería, recepción o dormitorio.

Durante mucho tiempo los hangares sucesivos se fueron instalando alineados hacia el Sur con respecto al primero.

Las dos piezas de mampostería pertenecientes al Destacamento 2 de Caballería asentado en el lugar, formaban un solo cuerpo de 10 x 5 metros y quedaron a 105 metros al Norte del primer hangar.

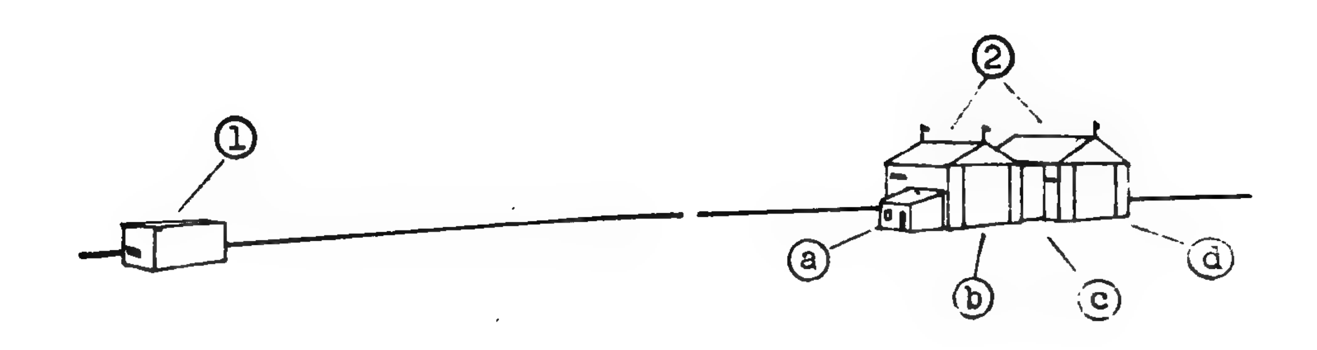
He ahí pues en detalle, la infraestructura tan incipiente cuanto auténtica de la Fuerza Aérea Argentina, base y fundamento de su actual desarrollo.

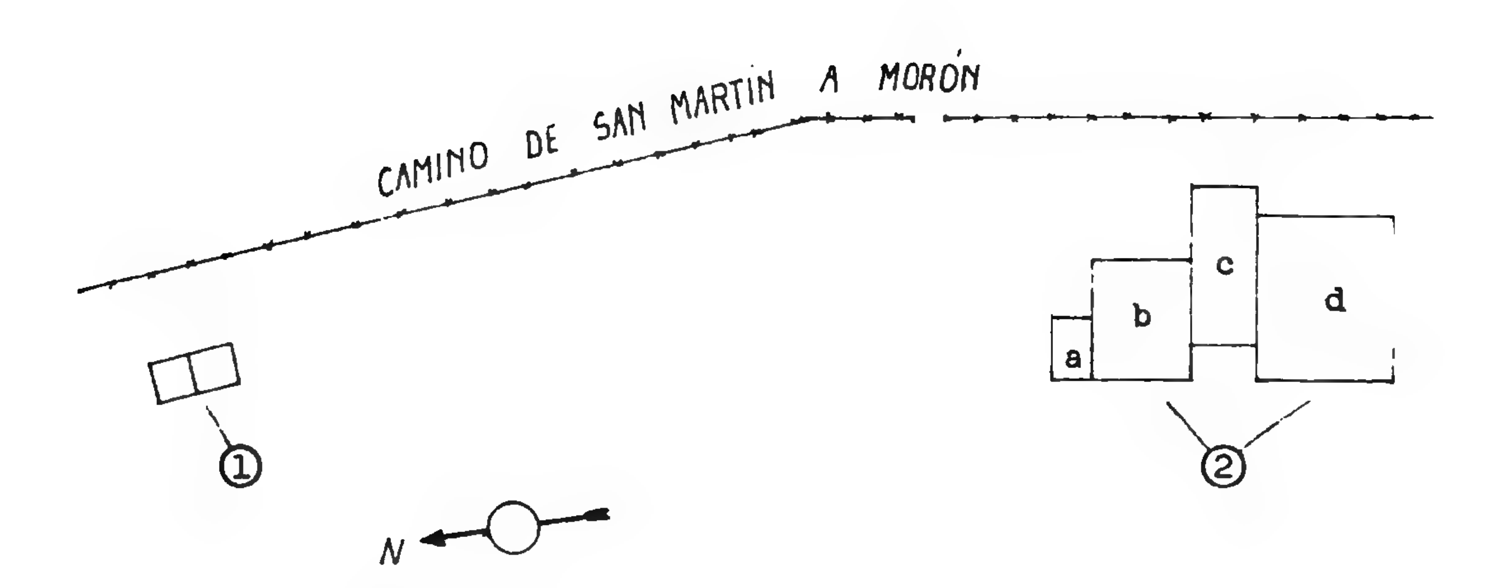
Los pocos ladrillos iniciales, imprescindibles para las instalaciones sanitarias, piso de oficinas y vereda externa de las mismas, así como los que fueron necesarios después para proseguir las obras, se les adquirieron a D. Angel Virginillo, propietario de los hornos próximos al lugar, según lo tomamos de labios de la señora Emilia Virginillo, hija de aquél y esposa hoy del Precursor de la Aeronáutica Argentina, S. Aux. (R) Miguel Grisolía.

Pero justo es consignar que la primera hornada de ladrillos producidos por el señor Virginillo se la cocinó su vecino y amigo D. Gabriel Fiol, según el testimonio de los hijos de este último, don Anselmo Angel y Sra. Emilia Margarita Fiol de Ríos, quienes rememorando El Palomar de aquellos tiempos nos hicieron saber que su señor padre fue el primer proveedor de leche para "la base"; que al principio el pan se traía desde Caseros, hasta que don Virginillo se instaló con panadería, y así sucesivamente nos enteramos que fueron también primeros el carnicero Arroyo, la tienda de Quiroga, el almacén de Batista, el diariero Domingo Peloso, la línea de Fasciolo que transportaba gente desde El Palomar hasta Haedo, y las familias Espríngolo, Rielo, Eguía y algunas otras.

"*Los Fiol* —prosiguen ambos hermanos— *cuidábamos los terrenos de Testamanti, y dentro de ellos vivíamos exactamente en lo que hoy es la esquina de las calles Teniente coronel Bergamini y Coronel Virasoro, de El Palomar, lugar distante unos 150 metros de donde se levantaron los primeros hangares, y hasta que esa gente no contó con agua propia, la venían a buscar a casa con latas y baldes, sacándola de nuestro pozo mediante el tradicional sistema de cadena y roldana...*"

Cuando junto con el S.M. (R) Pedro Ríos y su esposa, Emilia Margarita, abandonamos en El Palomar el hogar de D. Anselmo Angel Fiol y familia, nos fuimos pensando que la insospechada trascendencia histórica que en aquellos momentos revestían tales obras, justifica la inexistencia de actas, discursos, bandera y banda, así como piedra fundamental y agua bendita, elementos éstos que fueron reemplazados por ladrillos de barro y sudor de frentes anónimas...





1. — Destacamento 2 de Caballería.

2. — Instalaciones de Mantels y Cía. —después Compañía Aérea Argentina— integrada por:

a) Habitación de uso múltiple.
b) Hangar Nº 1.
c) Carpintería.
d) Hangar Nº 2.

Las instalaciones permanecieron así hasta agosto de 1912.

Este es el auténtico avión Farman con el que aprendieron a volar los primeros civiles y militares argentinos. Así lo acredita la inscripción parcial de Mantels y Cía. que puede advertirse en el timón de dirección del aparato.





Reunión aero-patriótica efectuada con la elevada finalidad que consta al pie de la ilustración.

CAPITULO LI

Cuatro días después de realizada la exitosa "caza del zorro" Jorge Newbery se dirigió al señor administrador del Hospital Muñiz, para rogarle fuese el intérprete ante el director de dicho hospital, Dr. Jorge R. Díaz y los practicantes Moisés Jérez, Pascual Sciamarella y Oscar Vivano, de su agradecimiento por las atenciones de que fueron objeto él y sus compañeros de ascensión el domingo anterior, cuando descendieron con el globo que tripulaban, en las proximidades de ese establecimiento hospitalario, lo que demostraría que por ahí cerca estaban "los mataderos" adonde arribaron los aeronautas.

En la misma fecha pero con otro espíritu, Jorge le escribió una carta al señor Lorenzo Ferro, con el objeto de informarle que se había resuelto prohibirle la introducción de animales en *"el terreno del aeródromo del Aero Club Argentino en Villa Lugano"*, rogándole que tomara las medidas del caso para dar debido cumplimiento a lo que se le estaba comunicando.

Como ha podido apreciarse, era la primera vez que el presidente de la primera Institución aeronáutica del país dejaba expresa constancia en una nota, que el aeródromo de Villa Lugano pertenecía como tal al Aero Club Argentino, por lo que el 28 de abril de 1910 lo tomamos como fecha real de oficialización del primer aeródromo argentino, si consideramos a lo anterior como inauguración y uso.

Con tantos deberes particulares a cumplir, pero responsable de las múltiples obligaciones relacionadas con su empleo, Jorge se dedicó intensamente a partir de aquí, a los preparativos de las fiestas mayas cuya celebración era prácticamente inmediata.

Para esa oportunidad diseñó y supervisó la construcción de una armazón y su sistema eléctrico de iluminación, para acompañar a la Pirámide de Mayo, lo que finalmente se ensayó y exhibió con el mayor éxito en el lugar y fecha previstos.

A los efectos de evitar confusiones, creemos procedente reiterar aquí que la estructura férrea convertida en jaula —instalada hoy en el Jardín Zoológico de la ciudad de Buenos Aires— no es ésta del Centenario, sino la exhibida en Plaza de Mayo en 1903, y que hoy alberga pensionistas alados que con toda seguridad añoran extensas praderas y altos picos de montañas, especialmente cuando al intentar echarse a volar, sus cuerpos rebotan al primer aleteo, contra la incomprensión de la especie humana.

Ambas estructuras férreas ya no lucen como en aquellas jornadas del principio de siglo, época en que no pudo suponer su creador, amante pleno de la libertad, que una de sus obras maestras serviría un día, ¡tan luego!, para mantener prisioneros a sus hermanos los pájaros.

Ni tampoco que su hijito se pararía alguna vez, tomado de la mano de Sarah, a contemplar "la jaula de papá..."

En seguimiento de Jorge Newbery nos trasladamos ahora a Villa Lugano y lo encontramos junto con el ingeniero Anasagasti, adonde concurrieron previo llamado telefónico a Mataderos 84, para fiscalizar los vuelos que Florencio Parravicini, Juan Alberto Roth y Herman

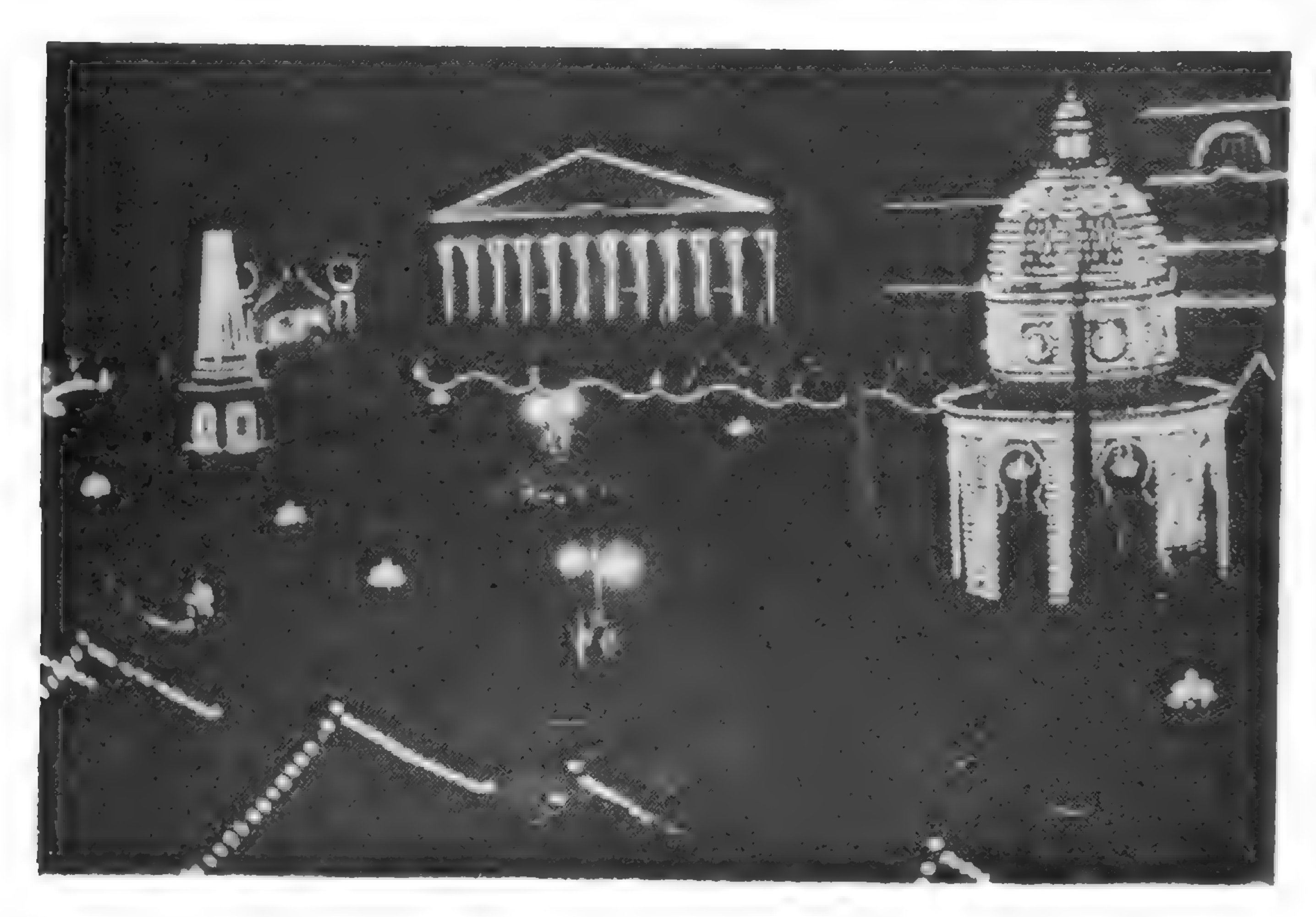
Hentsch efectuarían ese 8 de mayo de 1910, como parte de los cursos de piloto aviador que estaban llevando a cabo en calidad de alumnos del instructor Aubrun, quien dejaría nuestro país a fines de ese mes.

No es de extrañar que aprovechando las favorables condiciones meteorológicas reinantes, Jorge Newbery, que también aspiraba a la obtención de la patente de piloto aviador, realizara ese mismo día un vuelo con el mencionado instructor.

La llegada de nuevos aviones a Buenos Aires contribuía a exaltar el optimismo reinante, que ya poseían no sólo los aficionados al vuelo, sino el pueblo todo que veía y seguía con enorme simpatía la realización de tales esfuerzos.

A los efectos de no invadir jurisdicciones y menos sin previo aviso, el 10 de mayo de 1910 el ingeniero Jorge Newbery le hizo saber al señor E. Conte Grand, representante ahora de Testoni, Chiesa y Cía. ante el Aero Club Argentino, que en determinado lugar del aeródromo de Villa Lugano serían ubicados algunos pilones, cuya instalación estaría a cargo del ingeniero Amoretti.

Desde ya que dichos pilones tenían mucho que ver en relación con pruebas aéreas que se avecinaban, lo que en gran parte está avalado por una nota que con la misma fecha el presidente del Aero Club le remitió al gerente de la Compañía Unión Telefónica, señor J. E. Parker, en la que le decía que *"habiendo necesidad de colocar un nuevo aparato tele-*



Iluminación de la Plaza de Mayo y sus alrededores, durante la celebración de las fiestas del Centenario

Foto: Archivo General de la Nación.

fónico en el aeródromo de Villa Lugano, para ser usado con hilo que corra junto al que está instalado, y extender una red subterránea de 700 metros para establecer comunicación con los comisarios y también otro aparato para comunicarse con los jurados hasta los hangares, le estimaré se sirva manifestarme el costo aproximado de toda esa nueva instalación y si emprendido el trabajo de inmediato podrá quedar terminado dentro de 15 dias".

Mientras el Aero Club Argentino espera que le aprueben el pedido y eventualmente se concrete la instalación, pasaremos a considerar otro tema.

Como habrá podido observarse hasta este momento, no hemos mencionado todavía ningún tipo de exigencias psicofísicas para quienes deseaban practicar actividades aeronáuticas, lo que encuentra explicación en el hecho de que el primer organismo oficial de tal naturaleza fue el Gabinete Psico-fisiológico del Servicio Aeronáutico del Ejército, inaugurado en El Palomar el 29 de enero de 1922, bajo la dirección del cirujano de cuerpo Dr. Agesilao Milano, considerado padre de la medicina aeronáutica en nuestro país.

En un folleto que la Prensa Médica Argentina dio a publicidad el 30 de enero de 1923, encontramos las siguientes expresiones que con respecto al tema emitió el Dr. Milano:

"Durante la época sportiva de la aviación no se podia hablar de selección de aviadores; todo aquel que se sentia con energias, con esas cualidades esportivas especiales se dedicaba a ello y si en cualquier momento le llegaban a faltar esas cualidades, era victima segura de su entusiasmo".

Después de enumerar los métodos aplicables a los exámenes concluía diciendo:

"Es justicia dejar constancia —antes de terminar— de la empeñosa e inteligente acción desarrollada por el ex Director de Aeronáutica coronel D. Enrique Mosconi, a quien se debe que se haya podido instalar en nuestro pais, antes que en ningún otro de Sud América, este gabinete de examen médico de aviadores, dotado de los elementos más modernos, que hace honor al Ejército y a la Sanidad Militar, y que ha merecido elogiosos conceptos de cuantos profesionales lo han visitado".

En lo que se refiere al personal aeronáutico civil, éste también debió satisfacer exigencias médicas que al principio ni se consideraban, misión que a partir del año 1933 estuvo a cargo del "Laboratorio Psico-fisiológico Civil", instalado inicialmente en ese año de su fundación, en la calle Azcuénaga Nº 923 de la ciudad de Buenos Aires.

Su primer Director fue el Dr. Luis Rossignoli y el organismo sanitario a su cargo pertenecía a la Dirección de Aeronáutica Civil, que a su vez dependía del Ministerio de Guerra, datos éstos que nos fueron suministrados por el señor Amado Urrutia, encargado del área civil del Gabinete Buenos Aires, dependiente del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial.

Volvemos a Villa Lugano, encontrándonos con que a raíz de una gestión iniciada por el aviador Ricardo Ponzelli ante el Aero Club Argentino, en representación de la Empresa Wehrli, el 14 de mayo de 1910 dicha Institución lo puso en conocimiento de que se lo facultaba para instalar en el campo de aviación de la Entidad, *"atrás de las tribunas, un taller para la construcción y reparación de aeroplanos por el término de tres años, siempre que el Aero Club Argentino conserve durante ese tiempo la ocupación del mencionado terreno. En caso contrario* —agregaba la nota— *no será responsable de ningún perjuicio que pudiera irrogarles a ustedes la desocupación del mismo. Para evitar ulterioridades que puedan redundar en perjuicio de usted y del Aero Club Argentino, la Comisión*

Directiva ha creido conveniente obtener de ustedes la conformidad a las siguientes disposiciones: 1º, construir en el taller a levantarse, en el lado que mira al aeródromo, una puerta que permita la entrada de toda clase de aeroplanos armados, la que permanecerá cerrada con llave, quedando esta última en poder del Aero Club Argentino, el cual concederá permiso para su apertura cada vez que las circunstancias lo exijan; 2º, deben también construir ustedes una puerta de las mismas dimensiones que la anterior, en la barrera que separa la pista del lugar accesible al público, de acuerdo a las indicaciones que oportunamente les dará el Aero Club Argentino; 3º, el taller a construirse no tendrá acceso al campo de las experiencias y la pared que lo limite de él no deberá ofrecer ninguna vista de manera que desde allí puedan presenciarse los vuelos en el interior del aeródromo. El personal del taller no tendrá acceso al campo de aviación; 4º, vencido el plazo de tres años que le acuerda el Aero Club Argentino para la ocupación de la parte del terreno con el fin determinado, ustedes deberán entregar el terreno en el mismo estado que lo recibieron, en el plazo no mayor de un mes".

A fin de que el aeródromo de Villa Lugano adquiriese un aspecto más acorde con la importancia de las fiestas cuya culminación se avecinaba, el 16 de mayo de 1910 el Aero Club Argentino decidió la entrega de 1.000 pesos al señor Barreteau con el objeto de que emprendiese algunos trabajos de ornamentación en aquel campo con motivo de la "Semana del Centenario" próxima a celebrarse, suma que se recuperaría mediante el correspondiente pedido a la firma Testoni, Chiesa y Cía., puesto que a ella le correspondía el abono del campo.

No obstante y en consideración a que dicho precio era excesivo, sólo se pidieron 800 pesos para cubrir tales gastos, corriendo el resto por cuenta del Aero Club Argentino.



Una de las tantas reuniones convocadas por Jorge Newbery, para difundir el objeto de sus inquietudes.

CAPITULO LII

Las novedades relacionadas con la organización de la "Semana del Centenario" se fueron sucediendo vertiginosamente y el 17 de mayo se produjo una de las mayores, en cuanto a envergadura económica, ya que el Aero Club Argentino le remitió con esa fecha una nota a los señores Testoni, Chiesa y Cía., mediante la cual les acusaba recibo de su carta por la que comunicaban haber terminado las obras llevadas a cabo en el aeródromo de Villa Lugano, haciendo entrega de las instalaciones y pidiendo conformidad por el importe de 56.000 pesos considerando como el costo total de los mencionados trabajos.

El Aero Club Argentino dio por recibidas las mencionadas obras, aclarándoles que el importe sería satisfecho de acuerdo con las condiciones estipuladas en el contrato, al tiempo que se les hacía saber que como para el concurso del Centenario sería necesario adornar las instalaciones con banderas y plantas, la Comisión Directiva había resuelto invertir 1.000 pesos, acordándose invitarlos para que de esa cantidad abonaran 800 *"en virtud de corresponderles llenar ese detalle"*.

En la misma reunión se resolvió dirigirse al presidente del Club Gimnasia y Esgrima, señor Ricardo Aldao, para hacerle saber que con referencia a su atenta nota fechada el día 11 ppdo. y firmada también por otros representantes de instituciones argentinas, se sentía en verdad tener que manifestarle que el Aero Club Argentino no podría adherirse a la hermosa demostración que se haría a S.E. el señor presidente de Chile y a Su Alteza Real la Infanta Isabel con motivo de su próxima visita a nuestra capital.

"La única razón que existe —proseguía la nota— *para que la Comisión Directiva que tengo el honor de presidir haya tomado esta resolución es la de que nuestro centro está en vías recién de formarse y sus recursos pecuniarios apenas alcanzan para cubrir los gastos mensuales, siendo por esta circunstancia que se ve privado el Aero Club Argentino, de compartir con ustedes la demostración de que serán objeto en la forma preparada, los ilustres huéspedes nombrados, repitiendo que nos es altamente sensible no adherir materialmente al hermoso pensamiento que han tenido los señores representantes que firman la comunicación"*.

Repartiéndose en partes proporcionales con respecto a su familia, trabajo y obligaciones aeronáuticas, Jorge aprovechó de cuanto momento dispuso para abocarse a la preparación de los festejos centrales de la semana patria. Y fue por eso que lo encontramos el 17 de mayo en el puerto de Buenos Aires, integrando la delegación nacional que aguardó la llegada de los componentes del Batallón de la Escuela Militar Chilena, encabezada por su director, el coronel Chonmayr, a bordo de dos buques de guerra del país hermano, el "O'Higgins" y el "Esmeralda", que arribaron a puerto prácticamente juntos con su similar austríaco "Kaiser Karl VI", a los que sucedieron las naves alemanas "Bremen" y "Elden", todas con el propósito de tomar parte en los festejos del Centenario.

En el puerto estuvieron también pre-

sentes para brindarles la bienvenida, autoridades civiles, militares, navales y eclesiásticas.

Lo mismo ocurrió al día siguiente, en que como acontecimiento histórico fuera de lo común atracó el vapor "Alfonso XII" que traía a su bordo a la Infanta Isabel Francisca de Asís de Borbón (1851-1931), a la que acompañaba una nutrida delegación militar que desembarcó al compás de marchas y aplausos, llamándole poderosamente la atención al numeroso público presente, la figura marcial del coronel Cavalcanti, quien vestía el uniforme de gala del Cuerpo de "Húsares".

En el desembarcadero, el general argentino Saturnino García se presentó a la Infanta que en esos momentos representaba a España, para ponerse a sus órdenes en cumplimiento de rituales protocolares y prestarle servicios como ayudante de campo durante su estada.

La Infanta era acompañada por el conde de Cadagua, el Intendente Municipal, el Introductor de Ministros, el Subsecretario de Relaciones Exteriores, el Embajador Extraordinario, Pérez Caballero; su dama de honor, marquesa de Nágera; la señora condesa Cadagua, el ayudante de campo de Alfonso XIII, teniente coronel Pedro Echagüe y el agregado diplomático Eduardo García Campo.

El día 19 llegó a nuestro país el internuncio de la Santa Sede, monseñor Locatelli; más una escuadra de los Estados Unidos de Norte América, integrada por cuatro navíos al mando de su comandante, el contraalmirante S. A. Stampton, y además el embajador especial, mayor general Leonardo Wood y esposa.

Y así sucesivamente nos honraron con su arribo delegaciones de Francia, Holanda, Japón, México, Noruega, Portugal, Perú, Rusia, Brasil, Suecia, Uruguay, Alemania, Hungría, Bélgica, Ecuador e Italia, llegándose de tal suerte al día 22 en que hicieron lo propio el presidente chileno, D. Pedro Montt, y señora, acompañados por comitiva de ministros y cuerpo diplomático.

El 24, por último, arribaron delegaciones de Paraguay y Costa Rica.

Por fin desembocamos en el 25 de Mayo de 1910, que despertó al eco sonoro de un aletear multitudinario de sirenas y campanas.

El júbilo popular era desbordante. La ciudad cosmopolita albergaba en esos momentos a los representantes de las naciones más poderosas del mundo, que tenían puestos sus ojos y su corazón en nuestra evolución asombrosa, fruto del esfuerzo generoso de nativos y colectividades laboriosas que honraban a las delegaciones que las representaban.

Un imponente desfile militar de VEINTICINCO mil hombres de todas las armas, le mostró al mundo solamente una parte de su poder total, como nación en marcha hacia el logro de sus grandes ideales, respaldada por un himno al trabajo que era el canto cotidiano de todos sus hijos y de aquellos que sin serlo regaban con el sudor de su frente la generosa extensión del suelo argentino.

En dicha parada militar con que la Patria celebraba su primer centenario de vida libre no sólo participaron soldados argentinos, sino también gallardas legiones de militares y marinos extranjeros que de tal manera adherían jubilosos a la magna celebración.

Entre los actos programados correspondió a la Infanta Isabel honrarnos con la colocación de la piedra fundamental del Monumento llamado "de los españoles", obra del escultor ibérico D. Augusto Querol, que cual símbolo del amor permanente de la Madre Patria hacia una de sus hijas predilectas, se yergue en la intersección de las avenidas del Libertador y Sarmiento, en el corazón mismo del Parque Tres de Febrero.

A su vez, el embajador italiano, profesor Ferdinando Martini, procedió en solemne ceremonia a colocar la piedra básica del Monumento a José Garibaldi, patriota italiano célebre por sus victorias militares, uno de los puntales de la política liberal de su tiempo y, junto con José Mazzini, artífice de la unidad

de Italia, nombre éste que también lleva la plaza donde se levanta su estatua ecuestre, obra del escultor italiano Macagnani, ante la cual, a través del tiempo, siguen rindiéndole homenaje sucesivas generaciones de nativos e inmigrantes de la patria *lontana*...

En adhesión a dichas celebraciones, la colectividad alemana erigió también un monumento recordatorio del "Centenario" en el Parque Tres de Febrero.

Dentro de sus límites, los norteamericanos radicados en nuestro país instalaron también una obra alusiva que ostenta la siguiente inscripción:

GEORGE WASHINGTON
a la República Argentina
en su Centenario
— MCMX —

Los residentes norteamericanos
en la Argentina

Muchos homenajes similares estuvieron a cargo de distintas colectividades, cuya enumeración omitiremos respetuosamente, para no apartarnos demasiado del tema central del relato.

Por la noche la ciudad de Buenos Aires desplegó la totalidad de sus galas luminosas, y la gran velada llevada a cabo en el Teatro Colón rubricó brillantemente la jornada, presidida por la Infanta Isabel que ocupó el asiento central de honor. A su derecha fue ubicado el presidente chileno, D. Pedro Montt; a su izquierda el primer magistrado argentino, Dr. José Figueroa Alcorta; a la izquierda de éste la señora Sara del Campo de Montt y a la derecha del presidente chileno la señora esposa del Dr. Figueroa Alcorta, señora Josefa Bouquet Roldán.

La calificada concurrencia disfrutó "Rigoletto", de Verdi, y en la escena de la "vendetta" se hizo objeto de aplausos reiterados al barítono Tita Ruffo, nacido en Pisa —Toscana— en 1878.

La importancia de su presentación, subrayada por reiteradas solicitaciones de "bis", radica en que dicho cantante fue considerado uno de los divos más grandes de todos los tiempos.

El Himno Nacional Argentino fue cantado por el tenor Zenatello y coreado por todo el elenco artístico más el público asistente, en posición de pie.

También ocuparon algunos palcos don Wenceslao Escalante (hijo), Eduardo Alfredo Parker, José María Billoch, Juan Abel Waldorp y Rodolfo y Ernesto Newbery con sus respectivas esposas, lo que nos hace suponer con justificada razón que en otro palco del primer coliseo nacional debieron encontrarse Jorge y Sarah, deslumbrante ella con su juvenil y recientemente adquirida belleza maternal...





La serena expresión de su rostro, no podría hacer suponer el poder indoblegable de su espíritu

CAPITULO LIII

Sucesivos detalles conducentes a la culminación del proceso relacionado con los hechos aviatorios del Centenario, nos llamaron ciertamente la atención, por la minuciosidad con que fueron contemplados y resueltos por Jorge Newbery, y si algo faltaba para demostrarlo, he aquí una nota mediante la cual le comunicaba al Ministro de Marina que el 29 de mayo daría comienzo a la "Semana de Aviación del Centenario", al tiempo que le solicitaba la designación de cuatro marineros para toda esa semana, *"los que prestarán un gran concurso en el trabajo de señales que hay necesidad de llevar a cabo para comunicarse entre el jurado, los comisarios sportivos y el público.*

"Dichos marineros serán empleados alternativamente y podrán alojarse desde el dia 28 en el mismo aeródromo, en donde serán atendidos convenientemente, proveyéndoseles de almuerzo, cena y habitación para dormir".

Por su parte la empresa Testoni, Chiesa y Cía. respondió a la altura de las circunstancias en relación con el pedido del Aero Club Argentino y remitió un cheque por 800 pesos, al que la Entidad acusó recibo de plena conformidad, haciendo saber que ese dinero ya se había invertido en los arreglos a que estaba destinado.

Con tantas delegaciones extranjeras en nuestro país y en vista de que el tiempo disponible para invitarlas era demasiado reducido, Newbery debió apelar a recursos extremos que representaban la única salida para un problema de otra manera insoluble.

Fue por eso que se tomó la atribución de citar a los ingenieros Anasagasti y Duclout, para solicitarles que a las autoridades nacionales, delegaciones extranjeras y representantes de España y Chile, convendría las invitaran personalmente a fin de ganar tiempo, puesto que la impresión de tarjetas especiales y su distribución por correo demandaría muchos días.

Y agregó Newbery: *"haciendo la invitación personal a todas las delegaciones por intermedio de los respectivos ministros, lo mismo que a Su Alteza Real la Infanta Isabel y al excelentísimo señor Presidente de Chile, sólo restará que ustedes les fijen el dia que han de concurrir a Lugano".*

Para la celebración del centenario de la revolución emancipadora, Jorge Newbery tuvo también a su cargo la iluminación de la Avenida de Mayo, que fue célebre en su época, lo que se debió a su doble condición de técnico y amante apasionado de las artes.

En el mismo año el país fue primer actor y testigo de un aluvión increíble de realizaciones. La urbe del crecimiento vertiginoso comenzaba una nueva etapa; se transformaban los barrios, se levantaban las primeras chimeneas y era el despertar de la industria nacional. Rugían los motores de las grandes fábricas y arribaban los primeros ascensores. La Avenida de Mayo abrió su vientre para darle paso al primer subterráneo, merced a la concesión adjudicada el año anterior en la forma expuesta.

A Jorge le tocó en esos momentos la ardua tarea de iluminar la ciudad; legislar para la seguridad de los obreros que

manejaban máquinas nunca vistas antes, cuidar de las instalaciones eléctricas, de gas y todos aquellos puntos neurálgicos que reclamaban su intransferible atención personal.

Su tarea era agotadora y requería muchas horas del día si se aspiraba a llegar al fin de la jornada con soluciones jus-

—Efectivamente Sarah, pero ya va a pasar.

Y así era, porque en el amanecer de cada jornada Jorge volvía a ser un hombre nuevo ¡o mejor!, pero nunca menos que el de siempre.

Cuando el instructor Aubrun regresó a Francia, sus alumnos Jorge Newbery y



Excavaciones iniciales realizadas en la Avenida de Mayo de la ciudad de Buenos Aires, para la instalación del primer servicio argentino de trenes subterráneos. Lamentablemente no pudimos confirmar la identidad de la persona que viste traje civil y sombrero, en primer plano...

Foto: Archivo General de la Nación.

tas para los múltiples problemas que se presentaban a diario.

Mas cuando parecía que sus fuerzas estaban a punto de llegar a los límites de lo humano, su esposa y su hijito lo liberaban de tensiones, colmándolo de ternura en la paz del hogar.

—Estás muy cansado amor mío...

el conde Honoré de Boussiere debieron continuar practicando solos hasta completar las exigencias contenidas en las directivas dejadas por aquél antes de su partida.

En esas circunstancias el segundo de los nombrados viajó a Rosario y posteriormente a Francia, su tierra natal.

Jorge Newbery debió continuar por sí mismo sus experiencias aviatorias y fue así como el 28 de mayo de 1910 voló solo por primera vez, al mando de un Blériot XI con motor Anzani de 25 HP, pero al intentar la realización de un viraje muy ceñido, el extremo de una de las alas tocó el terreno y el monoplano sufrió averías, pero afortunadamente el piloto resultó ileso.

Mientras tanto y como un ingrediente más de suspenso agregado al Centenario, la credulidad popular hizo temer a muchos que el inminente paso del cometa Halley, anunciado para ese año, traería aparejado el fin del mundo.

Tales creencias dieron lugar a olas de actos irracionales incluyendo el suicidio, incendios y abandono de ciertos deberes morales, estados de desesperación y demás.

Dicho cometa que por suerte no ocasionó en 1910 los desastres que se temían, tenía fijada su órbita desde 1682, precisamente por Halley, quien anunció su aparición periódica cada 76 años, o sea que se lo podría volver a ver en 1986, en 2062 y así sucesivamente.



Jorge Newbery sobre su Blériot el día de su primer vuelo solo.

❖

CAPITULO LIV

Para enterarnos mejor en qué consistieron los actos centrales de la "Semana de Aviación del Centenario", recurrimos a documentación que hace al tema, informándonos mediante ella que al cumplirse en mayo de 1910 nuestro centenario patrio, el Ministro del Interior, D. José Gálvez, en su condición de presidente de la Comisión Nacional, designó una Comisión Auxiliar de Juegos Olímpicos, presidida por el barón Antonio de Marchi, la que organizó concursos atléticos, hípicos y de aviación, oportunidad en que se llevaron a cabo pruebas de despegue, altura, duración, aterrizajes, lanzamientos, distancia, velocidad, lentitud, partidas (al mayor número dando por lo menos una vuelta de pista), mayor viento (a partir de 5m/seg. o sea 18 km/h) y vuelos con pasajeros.

Los premios cuya mayor parte consistió en recompensas en efectivo se regularon en proporción con las exigencias de las pruebas, y los pilotos más destacados fueron: Valletón, Aubrun y Pequet. Este último se adjudicó el premio de lentitud al dar una vuelta de pista equivalente a 2 kilómetros, en 2m. 44seg. 2/5, a un promedio ligeramente superior a los 43 km/h., pero semejante triunfo costó un valioso avión Voisín que se hizo pedazos.

No sabemos si dicho aparato pudo llegar a repararse o reponerse con la recaudación del día, por cuanto no hallamos información precisa sobre el número de espectadores que pagaron entradas, cuyo costo era el siguiente: general 2 pesos y con asiento, 3. Acceso a la tribuna 5 pesos y palco con entrada, 10. La ubicación en el parque de automotores costaba 3 pesos y el programa, con tapa impresa a dos colores, se vendía a 20 centavos.

Jorge Newbery asistió a todo el proceso como presidente del Aero Club y supervisó el desarrollo de las pruebas, convirtiéndose en el nervio motor de aquellos trascendentales eventos, que lamentablemente no pudieron contar con la esperada asistencia de varios competidores, por las siguientes razones publicadas en los medios informativos de la época:

— *Conde Saint-Saumera, por no haber recibido su avión a tiempo.*

— *Ricardo Ponzelli, no le funcionó el motor.*

— *Florencio Parravicini, enfermo.*

— *Enrique Artigalá, el avión que construyó no pudo levantar vuelo.*

— *Conde Honoré de Boussiere, no concluyó su aprendizaje.*

— *Herman Hentsch, no alcanzó a poner a punto su Farman.*

La citada "Semana" que contenía el llamado "Concurso Internacional de Aviación", no dio comienzo exactamente el día 29 de mayo como se había previsto, sino el 30, ni duró hasta el 5 de junio como estaba programado, debido a las pésimas condiciones del tiempo, cuya influencia fue tan rigurosa que el festival debió suspenderse casi de inmediato y los premios se entregaron el día de su clausura, esto es el 1 de junio,

proporcionalmente con lo realizado por cada uno de los competidores hasta ese momento.

Los resultados técnicos no alcanzaron gran significación, dadas las circunstancias expuestas.

Como reflexión final cabe consignar que el concurso había suscitado enorme interés y el público manifiestamente entusiasmado aguardó su realización con impaciencia.

Jorge Newbery que presidía la Institución sobre la que pesaba la mayor responsabilidad, había decidido con cierta anticipación la integración de un jurado compuesto por los ingenieros Jorge Duclout, Horacio Anasagasti y el escribano Lisandro Billinghurst, designando juez de salida al señor Alejandro R. Amoretti, amén de una razonable cantidad de cronometristas y planilleros.

Habíanse establecido interesantes premios, de cuya importancia habla muy a las claras el hecho de que las recompensas iban, en grado decreciente, desde 20.000 a 1.000 francos.

En atención al ruego de sus amigos, entre los doce concursantes inscriptos también figuraba Newbery, aunque su intervención debe calificarse como de simple presencia, por cuanto con bastante anterioridad había manifestado públicamente que su misión era representar al Aero Club como autoridad, al margen de cualquier tipo de participación o arbitraje.

No obstante su limitada duración, la mencionada "Semana de Aviación del Centenario" tuvo la virtud de acrecentar el interés público por el vuelo mecánico, acentuando también en las autoridades la muy perceptible corriente de simpatía e interés, hacia la nueva ciencia que la mayor parte de los gobiernos del mundo ya consideraba muy seriamente.

Cuando hubo concluido la citada "semana" y la ciudad de Buenos Aires iba recuperando su ritmo habitual, Jorge volvió nuevamente su atención a los aeróstatos, movido por la persistente idea que no lo había abandonado nunca y que si se le pudiese aplicar nombre, se llamaría simplemente: ¡Cordillera de los Andes!

Por gestión directa que personalmente inició entonces, la compañía proveedora de gas amplió su red hasta la Plaza Central de la Exposición Ferroviaria que se encontraba instalada en los predios que ocupan actualmente los cuarteles de Palermo, y también hasta el Pabellón de las Rosas, ubicado entonces en la Avenida Alvear (hoy Libertador) y Tagle, desde donde posteriormente se realizaron no pocas ascensiones.

Haciendo un breve alto en sus actividades específicas, el 3 de junio de 1910, Jorge Newbery asistió junto con autoridades nacionales a la inauguración oficial del cable submarino transatlántico, que a partir de ese momento uniría física y cablegráficamente a nuestro país, con la antigua, lejana y querida Europa.

Cuando llegó el momento de rendir cuentas con relación a lo ocurrido en los festivales aeronáuticos llevados a cabo en Villa Lugano, Jorge Newbery le remitió al tesorero del Aero Club, señor Severo Vaccaro, *"una nota de crédito del Banco Nación por ser depósito de 1.098 pesos provenientes del 20 % de las entradas al aeródromo de Villa Lugano"*, a lo que agregaba un minucioso detalle de cobros y pagos, sobre lo que no nos extendemos por cuanto no quita ni agrega importancia al relato.

Seguidamente Jorge recibió como premio inesperado, la enorme satisfacción de ser nombrado Presidente Honorario del Buenos Aires Boxing Club, que como se recordará había sido fundado el 18 de julio de 1908.

Hallándose pendiente un importante asunto relacionado con la aerostación, el 17 de junio de 1910 el Aero Club Ar-

gentino resolvió extender a los aeronautas de la Institución, sus respectivos certificados bajo el número que se indica para cada uno:

1 — *Aarón Martín Félix de Anchorena*
2 — *Jorge Alejandro Newbery*
3 — *Waldino Correa*
4 — *(ver más abajo qué se dijo en la reunión)*
5 — *Horacio Anasagasti*
6 — *Lisandro Billinghurst*
7 — *Felipe Madariaga*
8 — *Gervasio Videla Dorna*
9 — *Alberto Roque Mascías*
10 — *Alejandro R. Amoretti*

En la citada reunión se dijo que el Nº 4 se salteaba por corresponderle al señor Eduardo Newbery, piloto del globo "Pampero", *"de cuya última ascensión no se han tenido noticias".*

Bendito sea Dios por haber sido capaz de encender en el corazón de los hombres, la inextinguible luz de la esperanza...



Jorge Newbery le explica al general Racedo las nuevas aplicaciones del teodolito, en la revolucionaria dimensión aeronáutica.

Newbery y De Marchi posan sobre un Farman, en la "Semana de Aviación" del Centenario".



CAPITULO LV

Por ese entonces nuestro país comenzó a ser enfocado por las miras de los estudiosos de la aeronáutica y materias afines, de lo que da fe una nota que el 17 de junio de 1910 Jorge Newbery le remitió a su amigo Aarón de Anchorena que se encontraba transitoriamente en Buenos Aires, para decirle que *"tenemos el agrado de contar entre nosotros al señor H. H. Clayton, jefe de la Oficina Meteorológica de Massachusetts en Estados Unidos y distinguido aeronauta, que ha venido a Buenos Aires con el objeto de hacer estudios de las capas atmosféricas superiores por medio de globos sonda y globos libres, y a fin de agasajarlo lo he invitado a comer esta noche, en compañía de míster Thewalt, capitán del Ejército Alemán, quien también trae la misión de efectuar estos estudios.*

"Igualmente he invitado a Gualterio Davis, a Jorge Duclout y a Horacio Anasagasti a los efectos de coadyuvar al mayor éxito de esta misión. Quiero que tú también estés presente esta noche y nos acompañes a comer, para cuyo efecto nos reuniremos en el Aero Club Argentino, San Martín 561, a las 8 p.m.".

Apenas firmada dicha misiva que remitió a la mano, Jorge se trasladó a Villa Lugano y rindió satisfactoriamente su examen de piloto de avión, al mando de un Blériot con motor Anzani de 25 HP.

Su vasta experiencia capitalizada mediante la práctica de la aerostación, le permitió recibirse de piloto con sólo seis pruebas rendidas ante quienes debían calificarlo en representación del Aero Club que él mismo presidía.

Había llegado hasta ese 17 de junio de 1910, siguiendo solo pero metódicamente su aprendizaje de vuelo, basado en las directivas que a tal efecto le había impartido antes de regresar a Francia su instructor Aubrun.

Esta forma de aprendizaje bastante distinta de los métodos actuales, constituía la regla más que la excepción en materia de cursos de pilotaje, lo que fue claramente expuesto en el libro "Sexta Conferencia Nacional de Aeronáutica" cuyo autor, el mayor Oscar E. Muratorio era en ese momento Director de la Escuela Militar de Aviación, en el cual decía refiriéndose al tema:

"a) Método primitivo:

"Este fue un período que duró hasta el verano de 1917, durante el cual todos los intentos y propósitos no tenían un método verdadero de instrucción, habiendo los alumnos aprendido más o menos por experiencia propia.

"El candidato, con la experiencia adquirida en sus vuelos como pasajero y en el carreteo de su avión (donde recordarán los viejos aviadores al famoso 'pingüino') se lanzaba a un vuelo recto y corto, hasta lograr más adelante la realización de pequeños virajes, siendo facilitadas sus maniobras por los tipos de aviones lentos que se empleaban.

"Con la aparición del Farman y el Avro se introdujo el doble comando, y el alumno era instruido superficialmente en lo referente a la acción de los comandos y después de cinco aterrizajes sin la intervención del profesor se autorizaba la salida solo.

"Prácticamente nada más se enseñaba; el resto se aprendía por sí solo; la instrucción avanzada de doble comando solamente en caso de accidente".

El "pingüino" que mencionó el citado aviador militar, recién comenzó a emplearse a partir de 1914, el cual no era otra cosa que un híbrido monoplano, resultante de un Nieuport al que se le reemplazó su motor Gnome de 50 HP por un Anzani de sólo 35 caballos de fuerza.

Tan escasa potencia conjugada con la reducida superficie alar disponible no permitía que el aparato levantara vuelo, pero sí practicar a los pilotos, el pasaje del biplano al monoplano.

En conclusión, el método primitivo encontraba una cierta forma de compensación en la simplicidad de los aparatos y consecuentemente de su eventual reparación, lo que permitía que los mismos se mantuviesen en vuelo sin grandes irrogaciones.

Con el propósito de ir normalizando diversos aspectos legales referidos a la documentación de vuelo, las autoridades del Aero Club Argentino dispusieron el 21 de junio de 1910, la entrega de sus títulos de pilotos aviadores a las siguientes personas, a pesar de que las fechas en que habían rendido exámenes eran disímiles y por supuesto anteriores.

Nº 1 — *Emilio Aubrun*
(ya se aclaró su situación)

2 — *Florencio Bartolomé Parravicini*
(1er. aviador argentino)

3 — *Juan Alberto Pablo Roth*
(2º aviador argentino)

4 — *Alfredo Valletón*
(Nº 304 del Aero Club de Francia)

5 — *Carlos Goffre*
(uruguayo naturalizado argentino)

6 — *Herman Hentsch*
(aviador francés sin antecedentes brevet)

7 — *Leopoldo Dolphin*
(Nº 40 del Royal Aero Club Belga)

8 — *Jorge Alejandro Newbery*
(3er. aviador argentino)

9 — *Ricardo Ponzelli*
(Nº 60 del Aero Club de Italia)

10 — *Henry Bregí*
(Nº 26 del Aero Club de Francia)

Mucho más adelante se entregaron más diplomas con números correlativos y como nos llamara la atención el hecho de que el 13 no figuraba en libros, encaramos las investigaciones que estuvieron a nuestro alcance, llegando a la conclusión de que se lo salteó sin una causa debidamente justificada y más bien no se lo utilizó por considerárselo "número fatídico", cosa que no puede llamarnos la atención a poco que consideremos la antigua existencia de ciertas debilidades humanas.

Esa inexplicable conducta se intentó también con los pilotos de aeróstatos, cosa que impidió enérgicamente el ingeniero Augusto Bana, al exigir que le fuese otorgado a él dicho número, cosa que logró tras no pocos esfuerzos...

No queremos creer que tan peregrina idea fuese compartida por el señor presidente del Aero Club Argentino.

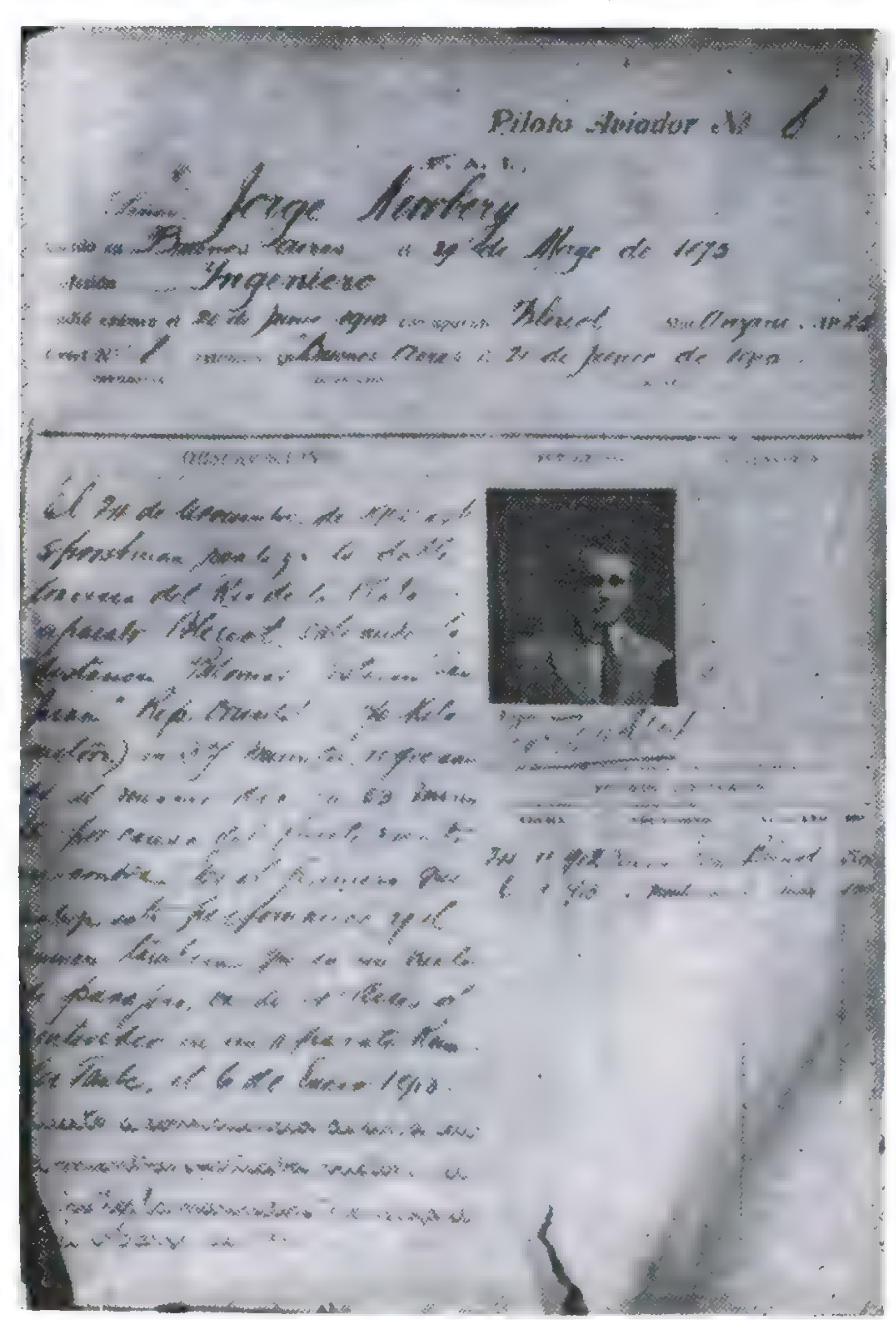
Promediaba ya 1910 y la ardua tarea técnico-administrativa de Jorge Newbery siguió *in crescendo*, mediante el empuje impresionante de su personalidad avasalladora, razón por la cual al asumir el nuevo Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, D. Joaquín de Anchorena, éste lo confirmó inmediatamente en su cargo de Director General de Instalaciones Eléctricas, Mecánicas y Alumbrado, cosa que ocurrió precisa-

mente, en el mismo año en que fue inaugurada la enorme Usina eléctrica del Dock Sud, considerada una magnífica obra de la capacidad humana.

Esta colosal fábrica de electricidad que una vez terminada sería la más grande del mundo, estaba habilitada para generar fuerza con que alimentar los más atrevidos proyectos de industrialización moderna, en mayor escala que el vapor y más económica y abundante que la conseguida mediante la utilización del gas.

—Es en su transmisibilidad —dijo Newbery— donde radica la superioridad más esencial de la fuerza producida por la electricidad sobre la del vapor.

"Gracias a esa propiedad la fuerza eléctrica puede producirse en cantidades enormes, lo que reduce su precio emplear, y esto en cualquier local, aun de costo, al ser remitida a grandes distancias a los consumidores, por cuanto éstos no necesitan construir instalaciones costosas, bastándoles instalar un motor con la fuerza exacta que quieran


Piloto Aviador N° 8

Jorge Newbery

Ingeniero

Documento que acredita a Jorge Newbery como Piloto Aviador N° 8.
Aparte de la fotografía y contenido específicamente aeronáutico, en el grabado se destaca la profesión, más el lugar y fecha de nacimiento del titular, ratificados con su firma autógrafa.

donde la instalación de una máquina de vapor habría sido imposible".

A partir de aquí sería ocioso enumerar la ininterrumpida multiplicación de sus afanes, porque con ello no agregaríamos nada a todo cuanto eran capaces de producir su trabajo y su talento.

Hasta este momento podríamos haber supuesto cualquier cosa, sea cual fuere su naturaleza, menos imaginar la existencia de una carta escrita y firmada por Jorge Newbery el 20 de junio de 1910, cuyo contenido, amén de sorprendente, constituye una verdadera revelación sobre la injusta suerte corrida por el imponente globo "Eduardo Newbery", el 12 de junio de ese año del Centenario, misiva que traspuso las barreras del tiempo para venir a enriquecer inesperadamente el contenido de esta historia grávida de esfuerzos y contrariedades.

He aquí reproducida textualmente la carta a que hicimos referencia:

"Señor Ernesto R. French —decía Jorge—.

"Estimado consocio:

"Considerando en el seno de la Comisión Directiva la pérdida del globo 'Eduardo Newbery', que como usted sabe se libró de sus amarras en momentos en que en la Usina de Gas de La Plata se le inflaba para tomar parte de una carrera, se ha creído conveniente solicitar su influencia ante su señor padre, para que por medio de éste, en su carácter de Ministro de Gobierno, el gobierno de la provincia proporcione a nuestra Institución los fondos necesarios para adquirir una nueva tela y aprovechar así el resto del material que quedó en tierra, perteneciente al globo citado.

"Al hacer usted este pedido a su padre, podría insinuarle que como es notorio el globo se perdió en una fiesta oficial, y en gran parte, sea dicho entre nosotros, debido a que el Cuerpo de Bomberos no envió al frente de la tropa que concurrió a ayudar en la maniobra de inflación, a un oficial como se había prometido, lo que dio margen para que la disciplina dejara mucho que desear y en vez de prestar ayuda los bomberos chacoteaban entre sí hasta ocurrir lo sucedido. Todo esto es dicho en forma confidencial a un consocio que está en condiciones de hacer algo en obsequio de la Institución".

La reacción de Jorge Newbery expresada con cierta severidad debemos considerarla justificada, no sólo por una razón de sentimientos y la pérdida material que representaba un globo cuya adquisición había demandado ingentes sacrificios, sino también que junto con el aeróstato pudieron haberse inmolado los servidores públicos de mayor responsabilidad, que aferrados a las cuerdas pugnaron hasta último momento para evitar que el aeróstato se elevara fuera de todo control...

En conclusión; por segunda vez en la historia de la aerostación argentina, el espíritu indómito de Eduardo Newbery había partido libremente en demanda de Dios.



CAPITULO LVI

Enterado Jorge que en el ámbito de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, la Asistencia Pública se encontraba acéfala y se barajaba la posibilidad de nombrar un nuevo Director, no vaciló en interceder ante el Intendente en favor de su médico y a la vez amigo Dr. José R. Semprún, a quien en consideración a sus brillantes antecedentes personales y profesionales, se le adjudicó el cargo que satisfizo con amplia responsabilidad a partir del 23 de junio de 1910.

Aprovechando Jorge Newbery que en La Plata funcionaba una usina productora de gas apto para realizar ascensiones aerostáticas, el 25 de junio se trasladó allá por vía terrestre en compañía de D. Julio A. Quesada y D. Eduardo Perotti, quienes tenían el propósito de acompañarlo en la excursión aérea que aquél pensaba realizar al día siguiente, mediante su elevación desde el hipódromo local, a bordo del globo "Buenos Aires", cuya capacidad total de gas alcanzaba a 1.200 metros cúbicos.

Cumplidos todos los requisitos previos, el 26 de junio soltaron amarras y después de una permanencia en el aire sin alternativas dignas de mención, que duró exactamente 2h. 5 m., aterrizaron en Lezama, con lo que otro pueblo del interior se sumaba a este aspecto de la aeronáutica nacional.

No cuesta mucho advertir que pese a la reciente pérdida del globo "Eduardo Newbery", Jorge volvió a La Plata, cumplió al pie de la letra su compromiso con el gobierno de la provincia y regresó satisfecho de haberle brindado a su pueblo el espectáculo esperado.

Pero a nuestro entender, donde su indiscutible aptitud para el discernimiento alcanzó su más alto grado, fue cuando con posterioridad al cumplimiento de su compromiso, y no antes, dio cuenta oficial de la pérdida del globo por nota fechada el 28 de junio de 1910, mediante la cual le informaba al señor Ministro de Gobierno de la provincia de Buenos Aires, que *"en el concurso aerostático que debió realizarse en esa ciudad (La Plata) el 12 de junio de 1910, esta Institución perdió uno de sus globos, el 'Eduardo Newbery', con capacidad de 2.200 metros cúbicos"*, el que sólo había llevado a cabo dos ascensiones y por lo tanto podía considerárselo nuevo, al tiempo que le solicitaba *"3.000 pesos para reponer el mismo, dado que fue en una justa oficial"*.

Más adelante veremos cuál fue el magro resultado de este justo requerimiento.

Como se recordará, a mediados de junio había llegado a nuestro país un militar alemán, el capitán Thewalt, quien era portador de un aeróstato de su propiedad denominado "Pilot".

Tras las gestiones de rigor ante las autoridades nacionales fue autorizado para realizar ascensiones, de las que alcanzó a concretar solamente dos, pero antes de efectuar la primera de ellas tuvo la gentileza de invitar a Jorge Newbery, no sólo como colega aeronauta, sino también por ser el presidente de la institución madre de toda la actividad aérea que se desarrollaba en la República Argentina.

A tales efectos ascendieron desde

"Los Ombúes" y fueron a aterrizar después de 4h. 23m. de navegación en las proximidades de Monte, sirviéndole Jorge de intérprete para cuanto fue preciso, ante las autoridades y pobladores de la zona.

No quisiéramos incursionar en la frialdad de datos estadísticos por no ser ése nuestro espíritu, pero la verdad histórica con referencia a los fundamentos de nuestra aeronáutica se asienta también en números, razón por la cual daremos a conocer en apretada síntesis un balance parcial producido por el Aero Club Argentino, en relación con determinados aspectos relacionados con la "Semana de Aviación del Centenario", el cual está concebido en términos que en forma explícita dan a entender lo siguiente:

"Se abonaron 603 pesos a De Angelis Hnos., por servicios de automóviles durante dicha semana; 71,10 al Restaurante Lugano por almuerzos al personal que instaló los pilones; 52,50 a la viuda de Ninot e hijos por brazales para la Comisión y jurados del concurso; 30 pesos a J. A. Caroni por 3.000 carteles-avisos de aviación; 27 a D. Francisco Francioni por faroles para pilones del campo; 12,50 a D. G. Kuiger por impresión de formularios; 325 a D. Federico Frasca por fijación de afiches; 5 a D. F. Testa, capataz del aeródromo, por gastos de aceite de lino, pintura y otros; 36,32 a C. Bonthoux y Cía., por pilones y flete de ferrocarril; 550 a Barlow y Cía., por diez cronógrafos para cronometrar los tiempos; 140 a Otto Hess por un barómetro altímetro y a Lutz-Schultz 900 pesos por un anemómetro completo, instalado".

Si bien el balance prosigue con otros rubros, entendemos que el resumen precedente da una idea general sobre lo actuado.

Como ya era tradicional, los vecinos de Lezama, señores Enrique Lauría y Santiago Gonzalías recibieron cartas de Jorge, agradeciéndoles las atenciones recibidas cuando aterrizó junto con sus acompañantes en proximidades de sus fincas.

El 7 de julio de 1910, Jorge Newbery informó a la Comisión Directiva del club de su presidencia, que en el deseo de ver saldadas cuanto antes todas las cuentas de la Institución, abonó de su peculio a la empresa de D. Albert Pruniéres el importe del galpón construido en el terreno del Parque Aerostático, de Belgrano, cuyo recibo por 6.350 pesos obraba en su poder, agregando que esa suma podría reembolsársela el Aero Club cuando sus finanzas se lo permitieran.

El señor Vaccaro dijo entonces que el señor Jorge Newbery no debía afectar sus intereses en el deseo de ponerlos al servicio del Club, máxime cuando los fondos de éste posiblemente alcanzaban para cubrir el importe abonado, en vista de lo cual hizo moción para que se reintegrara de inmediato dicha cantidad y más bien cuando el Club tuviese algún compromiso y se careciese de fondos, recién se acuda a los intereses particulares del señor presidente, cuyo desinterés puesto a prueba en obsequio de la Institución debía serle bien agradecido.

Al otro día de ocurrido el hecho comentado, el funcionario que había en Newbery tuvo la satisfacción de ser autorizado por la Intendencia de la ciudad de Buenos Aires, para invertir 5.500 pesos con destino al cambio del sistema de iluminación de gas a eléctrico, en el tramo de la calle San Juan, que va desde Rioja hasta Boedo, cosa que pocos días después se dispuso a favor de la calle Rivadavia *"desde Plaza Mayo hasta el límite del municipio"*, con imputación al inciso 30, partida 16, del presupuesto que regía en aquel momento.

Mientras tanto, los expresados deseos del mayor Waldino Correa en el sentido de permanecer en el país, le fueron satisfechos por Boletín Militar Nº 161 —1ª Parte— al disponer la superioridad su relevo como auxiliar de la Comisión de Estudio y Compra de Material de Ingenieros que debía trasladar-

se a Europa, con lo que la aeronáutica se mantuvo reforzada con la presencia y actuación del distinguido militar.

Toda gestión, por importante que fuere, siempre le pareció poca a Jorge Newbery para ayudar al Aero Club que presidía, razón por la cual no debe extrañarnos que el 14 de julio de 1910 le solicitara al Intendente de la ciudad de Buenos Aires, la exoneración de los impuestos correspondientes a las instalaciones del Parque Aerostático, comprendidas entre las calles Guanacache, 11 de Setiembre, Arribeños y Monroe.

dores que han alcanzado ese título en el Aero Club Argentino, por lo tanto puede Ud. escribir dicho número en el Carnet de piloto extendido a su nombre, que obra en su poder.

"Sólo me resta felicitarlo por el título obtenido que lo coloca en el primer puesto entre los aviadores argentinos, dado que el Nº 1 fue extendido a nombre del aviador francés Emilio Aubrun".

Sin duda eran otros tiempos en que la confianza recíproca representaba la mayor fortuna para aquellos hombres de bien.



Algunos integrantes de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, reunidos en 1912. Son ellos de izq. a der.: Severo Vaccaro, Gervasio Videla Dorna, Alberto R. Mascias, Jorge Newbery, Alejandro R. Amoretti y Lisandro Billinghurst.

Una vez discernidos como ya se dijo, los números de los brevets correspondientes a cada piloto-aviador, extendidos por el Aero Club Argentino, Jorge Newbery le remitió a Florencio Parravicini una particularísima carta que transcribiremos textualmente para no alterar los matices de su espíritu, la que después del consabido: "Distinguido consocio" se le comunicaba lisa y llanamente que *"la Comisión Directiva ha resuelto designarlo con Nº 2 entre los pilotos avia-*

Mientras la marcha del país continuaba normalmente su curso, Jorge siguió atendiendo sus tareas administrativas, y fue a iniciativa suya que volvió a tratarse aquel viejo propósito de uniformar el empleo de los relojes-taxímetro en los vehículos de alquiler, lo que finalmente llegó a su culminación por vía de la correspondiente ordenanza, mediante la cual se declaraba obligatorio el uso del reloj-taxímetro en los vehículos afectados a tales servicios, ya fueren de trac-

ción mecánica o a sangre, cuya clasificación y tarifas estaban discriminadas a saber:

1ª Categoría: *los primeros 1.000 metros 1 peso y cada 400 metros siguientes 10 centavos, al igual que cada minuto de espera.*

2ª Categoría: *los primeros 1.000 metros 60 centavos y cada 400 metros siguientes o minuto de espera, 10 centavos.*

En este caso, sí, se fijó un plazo razonable para el cumplimiento obligatorio de la citada ordenanza.



Tras uno de sus tantos vuelos de prueba, Jorge Newbery le relata ciertas alternativas a su secretario privado y primo hermano de su señora madre, D. Manuel Ramos Vivot.

CAPITULO LVII

Como se recordará el aviador Ponzelli había iniciado gestiones ante el Aero Club Argentino para instalarse con taller en Villa Lugano, lo que una vez conseguido lo movió a remitir cartas de agradecimiento y ofrecimiento de servicios, entre ellos al ingeniero Jorge Newbery, quien el 22 de julio de 1910 le contestó en los siguientes términos:

"He recibido su atenta carta del 28 de junio, agradeciéndole debidamente la atención suya al ofrecerme su taller y el personal con que cuenta para reparaciones de aeroplanos.

"Con este motivo puede dirigirse Ud. al señor Zurlo, nuevo administrador que ha quedado en reemplazo del señor Barreteau, pidiendo en mi nombre le haga entrega de mi aparato Blériot, junto con las alas, la hélice y demás piezas que compré al señor Barreteau, a fin de que usted efectúe las reparaciones necesarias".

Desde ya que esta manera tan terminante y precisa de expresarse no dejaba jamás lugar a dudas.

No obstante el agregado de una nueva obligación que Jorge Newbery contrajo públicamente, al aceptar el cargo de Comisario ofrecido por la Compañía Aérea Argentina, al lado de personalidades tan destacadas como el teniente coronel Antonio Arenales Uriburu, que presidía su directorio, el 31 de julio de 1910 se hizo del tiempo necesario y partió del parque aerostático como único ocupante de la barquilla del globo "Buenos Aires" con el que después de 1h. 35m. llegó sin novedad a Banfield, ese hermoso rincón al Sur de la Capital Federal, en el que más de un porteño distinguido encontró la paz buscada entre las hermosas casas-quinta, plenas de aire, sol y sonrisas encantadoras.

Poco después Jorge se dirigió al ingeniero Schneidewin, presidente del Comité Ejecutivo de la Exposición Ferroviaria, para solicitarle que permitiese el libre acceso a dicho lugar a aproximadamente 50 socios del Aero Club Argentino, cuya identificación consistiría en la presentación de una medalla *"cuyo anverso* —aclaraba Newbery— *va dibujado al pie de la presente y el reverso sólo presenta una rama de laurel y el nombre del socio".*

A raíz de una comunicación oficial que el Aero Club recibió procedente de La Plata, el 8 de agosto Jorge se dirigió al Ministro de Gobierno de la provincia, acusándole recibo de su carta fechada el 12 de junio, mediante la cual se le hacía saber que el Poder Ejecutivo había acordado por resolución, la suma de 500 pesos como ayuda al Aero Club Argentino por la pérdida del globo "Eduardo Newbery".

Es fácil advertir que dicha suma ni por asomo alcanzaba a cubrir tan sensible pérdida, pero nos queda el consuelo de suponer que el seguro con que oportunamente se había cubierto al parque aerostático, habría de alcanzar para una reparación material del enorme daño sufrido con la desaparición del esférico.

Algo de eso debe haber ocurrido, por cuanto el Aero Club Argentino había iniciado con bastante anterioridad los trámites de reposición por compra, suposición ésta que halla asidero en la nota que Newbery le remitió el 9 de

agosto al Ministro de Hacienda, Dr. José Yriondo solicitándole la liberación de los derechos correspondientes a la introducción del *"globo procedente del puerto de Marsella que ha llegado en el vapor 'Pampa'. Se trata* —agregaba Jorge— *de una tela de globo con el apéndice y válvula, que se encargó a Europa para sustituir al que se perdió en La Plata durante una fiesta oficial"*, con lo cual un nuevo "Eduardo Newbery" entraría en escena para llenarse de gloria un 24 de junio de 1916.

Esa fue tal vez la última epopeya romántica de la aerostación nacional, en que dos valientes argentinos contemplaron desde lo alto el orgullo subyacente de la Cordillera de los Andes, como para demostrarle al mundo que hasta los sueños más atrevidos de Jorge Newbery eran humanamente realizables...

Con bastante anterioridad al arribo del nuevo globo, Jorge había establecido los contactos necesarios para que se extendiesen importantes líneas de gas hasta los terrenos de Palermo ocupados por la Exposición Ferroviaria, desde donde el 14 de agosto, día de su inauguración, ascendió con el "Huracán" entre las delirantes aclamaciones del público asistente, y llegó a Mármol en 1h. 30m.

La mujer en general había contemplado siempre con simpatía pero también con recelo —madre al fin— las actividades del hombre en el medio aéreo, hasta que el 18 de agosto de 1910, una de ellas, la señorita Alicia García Uriburu, se mostró dispuesta a compartir con él ese tipo de riesgos y entre el globo libre y el avión prefirió a este último, para volar ese día en Villa Lugano como pasajera del piloto Hentsch, experiencia que si bien duró contados minutos sirvió para consagrarla PIONERA en dicha materia.

Su elección de alas en lugar de envolturas, ejemplificó una vez más la visión inequívoca de la mujer argentina.

Luego le sucedieron legiones de damas que abrazaron las tareas aeronáuticas con amor hasta el sacrificio, pero a ALICIA GARCIA URIBURU le quedó reservado el grande mérito de ser la primera mujer argentina dispuesta a señalar el camino...

Pero si realmente hemos de ser justos, la primera mujer que en el mundo dejó el suelo a bordo de un aeroplano, fue una dama francesa: Mme. Thérèse Peltier, quien voló como pasajera del aviador Delagrange, en Milán, el 8 de julio de 1908, según consta en la "Historia de la Aeronáutica" de los autores Charles Dollfus y Henri Bouché.

Probablemente llamará la atención el hecho de que Jorge Newbery transitara alternativamente la atmósfera con aviones y globos, pero ya dijimos que dentro de su ser se acunaba el germen de una gran empresa sobre la cual no había emitido todavía su última palabra, razón por la cual el 21 de agosto de ese año centenario, se elevó nuevamente desde la Exposición Ferroviaria y aterrizó en el barrio porteño de Villa del Parque 1h. 10m. después.

Con todos estos lanzamientos aerostáticos que el público en general seguía con entusiasmo no carente de interés, Jorge Newbery y las autoridades nacionales no hacían más que apuntalar proyectos mayores que ya se comentaban en círculos cerrados, con miras a que la patria estuviese ubicada entre las naciones de vanguardia, si algún día, por fortuna, tuviera que llegar a discutir con el resto del mundo asuntos de tal naturaleza, como ya lo estaba haciendo con tantas otras materias.

Ya se verá más adelante cómo respondió ese pueblo al tomar conciencia de la impostergable necesidad que teníamos, de materializar ciertos proyectos.

Prueba de que las actividades aeronáuticas continuaban desarrollándose en todos los ámbitos de su esfera con insospechada seriedad, la da el hecho de que en el aeródromo habilitado en El Palomar a partir del 23 de julio de 1910, completó su curso de piloto aviador civil, el primer soldado conscripto

argentino que alcanzaba dicho halago: Adolfo René De Bruyn, quien prestaba servicio en el Regimiento 1 de Ingenieros, al que examinó y entregó su brevet el 3 de setiembre de 1910, Jorge Newbery en persona, en representación del Aero Club Argentino que desde el primer momento tuvo a su cargo las tareas de fiscalización.

Acerca del citado brevet que llevaba el Nº 11 y cuya procedencia no deja lugar a dudas, corresponde consignar que su inscripción fue omitida por el Aero Club Argentino en las correspondientes Actas así como en el Libro 1 de Pilotos Aviadores, ya que su número fue repetido en el brevet que el 6 de junio de 1912 se le entregó a Pablo Teodoro Fels, razón por la cual y a fin de salvar aquel incuestionable error, muchísimos años después, en 1940, se le cambió al brevet del señor De Bruyn su Nº 11 por el 10 bis.

Alrededor de tantas manifestaciones aéreas que lenta y progresivamente fueron captando todos los medios, no faltaron las elegantes de la época y hasta hermosas modelos que utilizaban los aviones o los globos como fondo, para llamar más la atención sobre su gracia, o las prendas de vestir que representaban el último capricho de la moda.

A pesar de ser tan escasa la ayuda económica dispuesta por el gobierno provincial como reparación por la pérdida del globo "Eduardo Newbery", el presidente del Aero Club Argentino extendió una carta-poder a D. Carlos A. Quesada *"cuya firma va al pie* —decía el documento— *para percibir la suma de 500 pesos que según Nota A.273 de fecha 12 de junio del corriente año"* acordó el Poder Ejecutivo por la causa que todos conocemos.

En atención al reclamo de un pueblo siempre ávido por presenciar en vivo todo aquello de lo que apenas si tenía vagas referencias, el 4 de setiembre de 1910 Jorge volvió a mostrarle desde la Exposición Ferroviaria los encantos de una ascensión que él emprendió con el nuevo aeróstato que llevaba el nombre de su hermano, y que Mascías había utilizado por primera vez el 21 de agosto próximo pasado.

En esta oportunidad, después de 50 minutos a partir del despegue, Jorge aterrizó sin novedad en la vecina localidad de Olivos.

En vista de que la demanda de globos era creciente por parte de los pilotos aeronautas, el 16 de setiembre de 1910 la Comisión Directiva del Aero Club adoptó diversas resoluciones que contemplaban distintos aspectos de la actividad, como ser la continuación de las ascensiones desde la Exposición Ferroviaria cada vez que lo solicitara su Comité Ejecutivo, ya fuere con globos libres o cautivos, disponiéndose que los sorteos de pilotos y tripulantes se llevaran a cabo en la misma Exposición media hora antes de soltar amarras, debiendo inscribirse antes de las 14 horas quienes deseaban entrar en los escrutinios.

A todo lo expuesto se agregaba que los pilotos deberían asistir con anterioridad no menor de una hora, con el fin de hallarse presentes desde el momento inicial de la inflación de los globos para vigilar que todo estuviese bien preparado, de manera que cada uno fuera el responsable de cualquier ulterioridad, determinándose al mismo tiempo que los pilotos quedaban facultados para resolver entre ellos la elección de los globos, anticipándose al resultado del sorteo.





El alistamiento del instrumental para las ascensiones, fue seguida siempre con interés por los circunstantes, cuyo libre acceso contribuía grandemente a la difusión de "conciencia aeronáutica".

CAPITULO LVIII

A esta altura de los acontecimientos podíamos esperar cualquier sorpresa procedente de Jorge Newbery pero nunca tan trascendente como la que de pronto apareció ante nuestros ojos.

Se trataba nada menos que de tres cartas exactamente iguales fechadas el 21 de setiembre de 1910, destinadas unitariamente a los doctores Pedro Luro, Manuel Carlés y Montes de Oca, a quienes les decía nada menos que lo que pasamos a transcribir:

"Mañana parto para Chile con la consabida intención de volver en globo, siempre, como es natural, que el gas que se fabrique allí sea de suficiente poder ascensional, que me permita dar un pique de una altura superior a las más altas cumbres de la Cordillera, esto como ayer te lo expliqué.

Firmado:*Jorge Newbery"*

Ahora sí, ya no cabe duda, que el cruce de la Cordillera de los Andes era la suprema corona de laurel, con que Jorge ansiaba orlar la frente de la Aeronáutica Nacional del Centenario.

Entre los incontables recuerdos que él nos dejara hallamos un antiguo recorte de diario cuyo contenido se había resistido a la acción destructora del tiempo, el cual se refería a la hazaña que el intrépido aviador peruano Jorge Chávez (1883-1910) había llevado a cabo el 23 de setiembre de 1910, por ser el primero en cruzar los Alpes en vuelo, en lo que llevaba de vida la aviación.

La gente le llamaba cariñosamente "Geo" —por lo de George— y fue uno de los más abnegados pioneros de la aviación mundial. En la fecha indicada partió de Briga (Suiza) y siguió el paso del Simplón al mando de un avión Blériot, pero poco antes del aterrizaje en Domodossola (Italia) el aparato se estrelló.

Recogido con graves heridas Jorge Chávez murió cuatro días después de tan desgraciado accidente, el que no sólo enlutó a las alas peruanas sino a todas las del mundo y no menos al alma de nuestro Jorge quien —vaya a saberse por qué— había guardado cuidadosamente ese triste recuerdo.

Jorge Newbery debe haber meditado larga y serenamente sobre este tema, y no cabe duda que su inteligencia le habrá advertido los riesgos de la empresa, a la vez que le demostraba que el triunfo de Chávez —accidente aparte— podría repetirse en esta parte de América mediante el esfuerzo de un piloto argentino.

Claro está que era necesario meditar todo muy seriamente antes de tomar una determinación de carácter definitivo.

El año del centenario continuaba siendo tan pródigo en acontecimientos extraordinarios, que el 24 de setiembre llegó a Buenos Aires el célebre inventor italiano D. Guillermo Marconi, pero lamentablemente Jorge no se encontraba aquí para rendir el homenaje de su admiración a tan calificado hombre de ciencia.

Mientras tanto la actividad aeronáutica continuaba en permanente desarrollo, y en cumplimiento del Artículo 3º del Decreto fechado el 27 de abril de 1910, las autoridades nacionales le extendie-

ron a Mantels y Cía., por Resolución del 13 de agosto del mismo año, el correspondiente contrato de ocupación y uso del terreno que se les había facilitado en El Palomar, el que a pedido de los mismos beneficiarios, le fue transferido a la Compañía Aérea Argentina el 31 de idéntico mes y año.

Los integrantes de esta última se abocaron de inmediato al cumplimiento de sus propósitos, y a poco vieron cristalizados sus esfuerzos mediante la inauguración en dicho lugar, de un Centro anexo denominado "Escuela Aérea Argentina", la que contaba para su desenvolvimiento con los hangares, taller y demás que ya fueron descriptos en otro pasaje del relato, a lo que se sumaba el material de vuelo de la empresa, constituido inicialmente por un Henry Farman y un Antoinette, equipados ambos con motor Gnome de 50 HP.

A los efectos de impartir instrucción de vuelo fue contratado el aviador francés Alfredo Valletón, el cual impartió su enseñanza a tres alumnos, que eran los señores Francisco Hentsch, Eduardo Bracht y Adolfo René De Bruyn, quien ya tenía adquirida cierta experiencia en la materia, no tardando en rendir, por lo tanto, el examen de piloto aviador que ya hemos comentado.

Es sabido que casi la totalidad de los primeros aviadores que llegaron a nuestro territorio eran también mecánicos de aviones; no obstante mientras el señor Valletón se desempeñó como instructor de vuelo en la Escuela Aérea Argentina, lo secundó como mecánico otro súbdito francés, el señor Emanuel J. Maury que había llegado al país en junio de 1910, tarea que también desempeñó oportunamente su compatriota Lucien Passebón, mas cuando el señor Valletón se desafectó de la Compañía Aérea Argentina, el señor Maury adoptó igual temperamento.

La mencionada Escuela se rigió por un Reglamento interno, primero en forma experimental y luego definitivamente, el que contemplaba todas aquellas previsiones tendientes a su mejor funcionamiento, el que una vez oficializado se dio a conocer en los siguientes términos.

—COMPAÑIA AEREA ARGENTINA (Sociedad Anónima)

"Reglamentos de la Escuela de Aviación, estación El Palomar, F.C.C.P.

"Comisarios: teniente coronel Arenales Uriburu, ingeniero Jorge Newbery, Adolfo De Bruyn, Herman Hentsch, Luis Villars, Sergio García Uriburu, Eduardo Bracht, Fritz Bracht, José Lucio Ocampo.

"Pilotos-mecánicos: A. Valletón, J. Costant, París Leclerc.

"Artículo 1º — *Los vuelos se podrán efectuar desde la salida hasta la puesta del sol, pero en ningún caso sin la autorización de uno de los pilotos-mecánicos o comisarios.*

"Artículo 2º — *Todo aeroplano, globo, aviador, piloto o persona cualquiera que estuviese en el aeródromo de la Compañía, queda sujeto a estos reglamentos y a los que en adelante pueda dictar la Compañía, la que será representada por los pilotos-mecánicos, comisarios o por el gerente.*

"Artículo 3º — *La Compañía enseñará el manejo de los aeroplanos que posee a toda persona que lo solicite por escrito y de acuerdo con la fórmula que se imprima al efecto.*

"a) *El aprendizaje costará 500 pesos moneda legal que deberán pagarse por adelantado, quedando por cuenta del aprendiz todas las roturas que pueda sufrir el aeroplano.*

"b) *La Compañía no se responsabiliza por los accidentes personales que pueda sufrir el aprendiz o los que ocasione a terceros, debiendo comprometerse el aprendiz a seguir los consejos y las indicaciones de los pilotos-mecánicos y comisarios.*

"c) *Se considerará terminado el aprendizaje cuando el aprendiz logre dar tres veces una vuelta de pista, con un viento máximo de dos metros por segundo.*

"d) Terminado el aprendizaje recibirá una tarjeta de la Compañia, que lo acreditará como piloto, y podrá entonces alquilar aeroplanos en las condiciones que más abajo se establecen.

"Artículo 4º — *La Compañia se reserva el derecho de limitar el número de aprendices.*

"Artículo 5º — *Se alquilará un aeroplano a todo piloto formado por la Compañía siempre que lo solicite, al precio de treinta pesos moneda legal la hora, o con el derecho a dar cinco vuelos de una vuelta de pista, cargando el piloto con la responsabilidad por las roturas o desperfectos que pudiera sufrir el aparato mientras lo tiene en uso, como igualmente por los accidentes personales o a terceros que puedan ocurrir durante los vuelos que efectúa.*

"Artículo 6º — *Se alquilarán aeroplanos a toda persona que lo solicite y que tenga autorización de dos comisarios de la Escuela de Aviación, al precio de cincuenta pesos moneda legal la hora, o con el derecho de dar cinco vuelos de una vuelta de pista. La responsabilidad de esta persona es la misma que la del piloto formado por la Compañia, a que hace referencia el artículo anterior.*

"Artículo 7º — *Todo piloto formado por la Compañia podrá alquilar un galpón (hangar) en el aeródromo pagando cien pesos moneda legal al mes, firmando el compromiso respectivo y quedando sujeto a los reglamentos de la Compañía.*

"Artículo 8º — *Los que no sean pilotos de la Compañia podrán alquilar un galpón pagando ciento cincuenta pesos moneda legal al mes, y firmando como los pilotos un compromiso por el cual se sujetan a los reglamentos de la Compañía.*

"Artículo 9º — *Se expenderán boletos a las personas que deseen dar una vuelta de pista en aeroplano, siendo el precio del pasaje de veinte pesos moneda legal. El precio para señoras y señoritas será de cinco pesos. Ningún piloto-mecánico o comisario podrá llevar un pasajero sin previa entrega del boleto y ni la Compañia ni el piloto-mecánico o comisario serán responsables de los accidentes que puedan ocurrir al mismo.*

"Artículo 10º — *También se expenderán boletos para realizar viajes en aeroplano bajo las mismas condiciones que se establecen en el artículo anterior, a toda persona que asi lo solicite pero a un precio proporcional a la distancia a recorrerse y ni la Compañía ni el piloto-mecánico o comisario serán responsables de los accidentes que puedan ocurrir a la misma.*

"Artículo 11º — *Los accionistas de la Compañía gozarán de una reducción de 50 % sobre las tarifas arriba mencionadas. (Salvo en los Artículos 7º y 8º).*

"Artículo 12º — *El presente Reglamento podrá ser modificado en cualquier momento por el directorio de la Compañía. La Compañia Aérea Argentina tiene su aeródromo particular en la estación El Palomar del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Tiene en venta aeroplanos Farman, Antoinette y cualquier otra marca que se solicite. Motores de aviación Gnome, Antoinette y otros. Piezas de repuesto en depósito. Taller de construcción y reparación. Para mayores datos dirigirse al gerente de la Compañia, calle Reconquista 195, escritorio 45".*

Al Reglamento precedente se le dio plena publicidad hacia fines de setiembre de 1910 y en su redacción nos pareció advertir la prosa precisa de Jorge Newbery.

❖



Justo homenaje de la Institución aeronáutica, a la que sirvió sin condicionamientos ni limitaciones

CAPITULO LIX

La Exposición Ferroviaria organizada en franca adhesión a las celebraciones del "Año del Centenario", prosiguió siendo hasta fines del mismo el escenario ideal para las actividades aerostáticas, ya que por hallarse instalada en un lugar fácilmente accesible por parte de los vecinos de la Capital Federal y sus alrededores, más los habitantes del interior de la República, siempre estaba colmada, razón por la cual y una vez más, previos los anuncios de rigor, el 28 de setiembre Jorge ordenó desde muy temprano el apresto del globo "Buenos Aires" para realizar una ascensión, lo que nos da a entender que la intención con que había viajado a Chile el día 22, no llegó a concretarse en la medida de sus deseos.

Por ese motivo ya estaba de nuevo entre nosotros, y como era su costumbre antes de cada partida en globo, atendía los requerimientos verbales de los concurrentes, invitándolos más de una vez a que ascendieran a la barquilla, para familiarizarlos con ese pequeño recinto, que a la mayoría se le antojaba un mundo lleno de misterio.

Ese día ocurrió el hecho poco frecuente, de que en un determinado momento se encontraran sobre la barquilla, junto con él, su hermano Ernesto, su sobrinito Ricardo Joost Newbery junto con su padre D. Ricardo Joost Llambí, más las señoritas Grazziella Gradín Casares y Lucrecia Ramallo.

La dama citada en último término, nos hizo personalmente la revelación de que en esa oportunidad Jorge Newbery realizó por única vez en su vida una ascensión con globo cautivo.

"Aquel día —rememora Lucrecia Ramallo— *Grazziella, su familia, la mía y yo concurrimos a la Exposición Ferroviaria para presenciar el sensacional espectáculo de la suelta de globos.*

"Al llegar nosotros todo se encontraba dispuesto para la realización de una de las ascensiones programadas, y con gran sorpresa advertimos que Jorge Newbery estaba a punto de partir, pero demoró la salida para saludarnos y creyéndolo oportuno nos invitó a subir a la barquilla, sobre la que en un momento dado sumábamos cinco o seis personas.

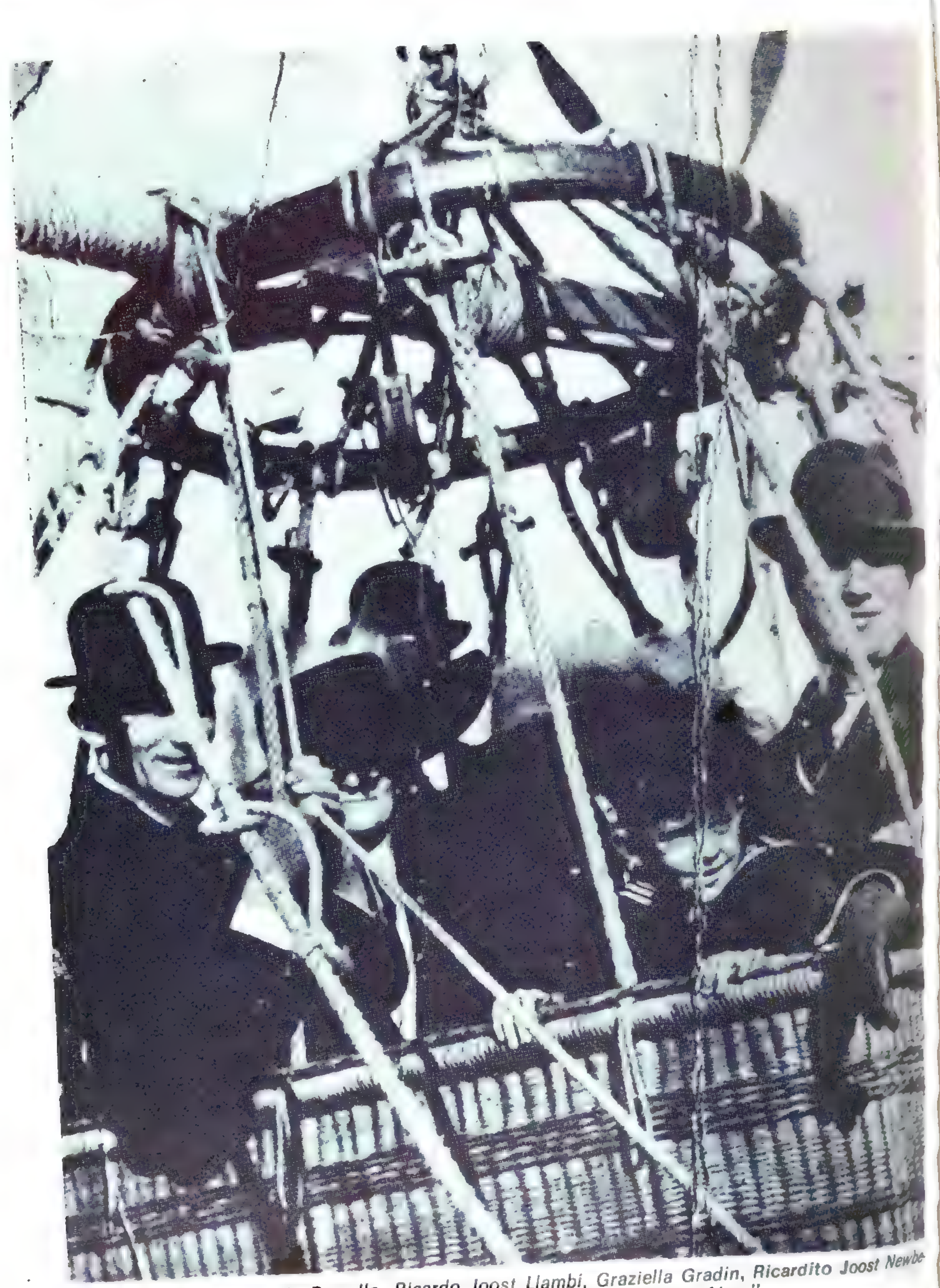
"Cuando llegó el momento de hacer abandono de la barquilla le preguntamos a Jorge qué sensación se experimentaba en las alturas, a lo que con toda amabilidad nos contestó que resultaba muy difícil explicarlo en pocas palabras, pero que si era de nuestro agrado él nos podía llevar.

"Pero en aquel tiempo...

"No obstante, tras una breve consulta con nuestros padres se nos autorizó a ascender, siempre que nos eleváramos cautivos y bajáramos en ese mismo lugar.

"Entonces Jorge aseguró en la barquilla el extremo de un rollo de cuerda que se encontraba allí cerca y la dio a tener a un grupo de soldados y concurrentes, quienes soltándola poco a poco nos permitieron ascender a casi doscientos cincuenta metros, tras lo cual la recogieron y volvimos a tierra sin otra consecuencia que la felicidad de haber vivido una emoción inolvidable.

"Poco después Jorge partió solo y a nosotras nos quedó el consuelo de despedirlo agitando nuestros pañuelos...



Ernesto Newbery, Lucrecia Ramallo, Ricardo Joost Llambi, Graziella Gradin, Ricardito Joost Newbery y su tío Jorge, en la barquilla del globo "Buenos Aires".

"Todos los sábados y domingos que Jorge tuvo libres entre 1910 y 1911 —prosigue Lucrecia— *iba a la quinta de los Gradín, donde se encontraba con sus viejos y queridos amigos, hijos del dueño de casa, llamados Carlos y Mariano, además de su señora madre Dna. Victoria Casares de Gradín; mis hermanos Jorge y Alfredo Nicolás, Martín Gil, Adela y María Elena Sánchez y la que habla, realizándose torneos reducidos de billar en el salón de la propiedad, donde Jorge demostraba su habilidad para la práctica de dicho juego.*

"Otras veces empleaban en la quinta el gimnasio provisto de trapecio, argollas, barras, paralelas, cuerdas con nudos, escalas de cuerdas, palos colgantes y demás, donde Jorge exhibía sus particulares dotes de aparatista.

"Desde ya que para los niños no faltaban hamacas, sube y baja, aros y todo cuanto era habitual en las mansiones de la época.

"Algunas niñas muy pequeñas aportaban al conjunto la cuota infantil jugando con muñecas, entre ellas Alcira, mi hermanita menor".

Lucrecia y Alcira eran hijas del prestigioso médico Nicolás Ramallo, concejal de la Municipalidad, por Belgrano, así como cofundador y Director del Hospital Pirovano.

En lo que se refiere a Alcira, se convirtió con el tiempo en la agraciada esposa de aquel niño que se llamaba Ricardito Joost Newbery, con quienes compartimos hace muy poco tiempo en su dulce hogar de Belgrano, un reconfortante perfume de amor, entre gratos recuerdos de antaño...





I. Eduardo Perotti De "La Nación"



Josué Quesada De "La Razón"



Félix O. Marroig De "La Nación"



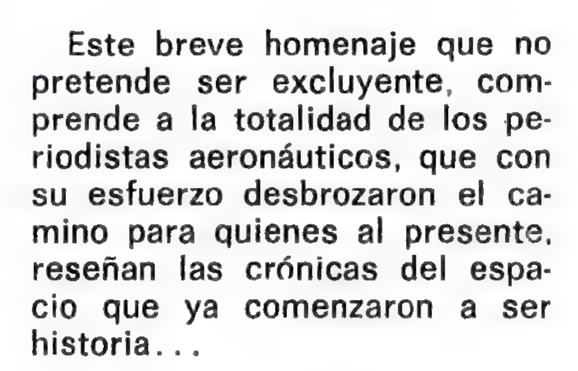
José P. Sadi De "El Mundo"



Genaro Rongo De "La Prensa"



Carlos Fco. Borcosque. De "La Argentina"



Este breve homenaje que no pretende ser excluyente, comprende a la totalidad de los periodistas aeronáuticos, que con su esfuerzo desbrozaron el camino para quienes al presente, reseñan las crónicas del espacio que ya comenzaron a ser historia...



Juan F. Zuanich De "La Nación"



Alfredo F. Calisto De "La Nación"



Ismael Bucich Escobar De "La Razón"



Raúl A. Apold De "Crítica", "La Epoca"



Julio A. Noble De "La Nación"



Antonio M. de Biedma De "La Unión"

CAPITULO LX

Volviendo a Jorge Newbery, creemos de nuestro deber el aclarar que aquel 28 de setiembre de 1910, permaneció en el aire 2h. 10m. y aterrizó en Glew.

No vaya a suponerse que Jorge era el único que utilizaba el material aerostático del Aero Club Argentino y que sus ascensiones revestían simple carácter deportivo. En primer lugar porque ya se verá qué cantidad de aeronautas manteníanse en actividad, y en segundo, que los prolegómenos de cada ascensión revestían el carácter de cátedra para los entusiastas y abigarrados grupos presentes entre los que, quiérase o no, se encontraban los que estaban llamados a proseguir un día el desarrollo creciente de su obra.

Y por qué negarlo; la mayoría deseaba ver, oír y muchas veces tocar "al mismísimo" Jorge Newbery, lo que representaba para no pocos un verdadero timbre de honor.

En cuanto a su minucioso estudio de las permanentemente variables condiciones atmosféricas, ya veremos qué consecuencias y ventajas era capaz de sacar de ellas, para poderle transmitir después sus experiencias a quienes tuviesen la suerte de ser sus alumnos.

Si bien desde un principio nuestro declarado propósito fue no apartarnos demasiado de su trayectoria, salvo las connotaciones imprescindibles para dar marco apropiado a su relevante personalidad, también consideramos que sería una verdadera injusticia no citar, con el respeto que se les debe, a todos aquellos que de una u otra forma hicieron posible el inicio y prosecución de su magna obra.

Entonces aparecen grupos humanos y nombres que lógicamente deben mencionarse porque así lo merecen. Lástima grande que omitiremos cientos de ellos, a partir de los primeros soldados que "sin tiempo de quitarse las espuelas" colaboraron en aquel lejano diciembre de 1907, para que fuese posible la primera ascensión del "Pampero", pasando por Anchorena, Correa, Anasagasti, Faberes, Mascías, Billinghurst, Duclout, Mazzoleni, Aubrun, Valletón y tantos otros, sin olvidar, empero, al operario anónimo que le daba manija al ventilador para no malgastar el gas, que era escaso, peligroso y caro. Y tantos y tantos cuya cita sería realmente imposible, pero que aun sin mencionarlos viven y laten en el espíritu de este relato.

Intercalando sus ascensiones con las que realizaban otros aeronautas, lo encontramos nuevamente a Jorge emprendiendo una nueva partida el 23 de octubre de 1910 a bordo del "Eduardo Newbery", fecha en que unió por aire la Exposición con Villa Lugano.

Apenas tres días después, Newbery le informó a la Comisión Directiva del Aero Club de su presidencia, que el Comité Ejecutivo de la exposición Ferroviaria le había hecho entrega de 5.000 pesos en carácter de compensación por los desperfectos que hubieren podido ocasionar en el material las ascensiones que allí se realizaban.

Dicha suma de dinero se depositó de inmediato en la cuenta corriente que el Aero Club tenía abierta en el Banco de la Nación y se le escribió al ingeniero Anasagasti que se encontraba en Europa, a fin de que adquiriese allá un globo

y girase el importe de su valor contra el citado Banco, ya que el pensamiento de los directivos de la Exposición había sido obsequiar al Club con un aeróstato.

Como se recordará, el 20 de marzo del "Año del Centenario", Jorge Newbery había efectuado una ascensión desde "Los Ombúes", que resultó ser, a la postre, la última que se llevaría a cabo desde ese acogedor lugar tan lleno de recuerdos...

Y como cierto ciclo de actividades corresponde ser cerrado con la cortesía propia de personas cultas, una vez que el Aero Club Argentino hizo retirar de allí todos los implementos aerostáticos de su pertenencia y ya no quedaba elemento alguno que pudiese interferir el uso total y normal de la propiedad por parte de sus dueños, Jorge solicitó y obtuvo permiso para visitar una vez más a los Tornquist y agradecerles en modo especial la consideración que habían tenido con la Institución que presidía, al facilitarle a todos sus integrantes, con el mayor desinterés y sin restricciones, el uso de las comodidades y su entorno para los fines propuestos, cosa que la familia Tornquist —innecesario es decirlo— realizó sin pensar en ningún momento, que con el tiempo la patria podría llegar a considerarla benefactora de la Aeronáutica Nacional.

Satisfecho ese paso tan importante en su vida de relación, Jorge ordenó la confección de un minucioso inventario de todas las pertenencias del Aero Club, para poder disponer e informar de todo ello cuando llegara el caso.

Resuelto el recuento de lo que al fin y al cabo era casi todo lo que disponía el país en caso de resultarle necesario, Newbery se dirigió desde la misma Sede del Aero Club hasta El Palomar a fin de realizar un vuelo, lo que llevó a cabo al mando de un Blériot con el que ese 27 de octubre de 1910 se dirigió hasta Villa Lugano, para asistir a una fiesta que se realizaría en honor de D. Pablo Castaibert, mecánico francés que había llegado al país en 1909, trayendo consigo un cierto capital junto con ilimitadas ansias de trabajo.

Ya en nuestro país Castaibert se desempeñó durante un tiempo como conductor de taxis, hasta que en 1910 montó en el aeródromo de Villa Lugano un taller cuyo rótulo anunciaba: "CONSTRUCCION Y REPARACION DE AVIONES".

Alguna vez contó que en París había visto volar a Wilbur Wright y aquella imagen quedó grabada tan indeleblemente en su memoria, que lo único a que aspiraba era poder seguir los pasos de aquel famoso precursor.

Pablo Castaibert construyó, con el tiempo, sus propios aviones y fue otro autodidacto del vuelo que sin instructor llegó a recibir su brevet Nº 12 el 24 de junio de 1912.

Jorge experimentó un placer enorme al alternar con Castaibert, igual que si lo hubiese hecho con un viejo amigo. No sólo hablaron seriamente de temas aeronáuticos, sino que por momentos chancearon también en el más intrincado "argot" francés.

En esa circunstancia quedó sellada entre ambos una corriente de franca amistad y simpatía, que salvo un acontecimiento desafortunado, nada ni nadie podría alterar jamás.

En hora adecuada de la tarde se inició la desconcentración de todos los concurrentes y Jorge regresó en vuelo a El Palomar.

La afiliación del Aero Club Argentino a la Federación Aeronáutica Internacional, fundada el 14 de octubre de 1905, se gestionó recién a partir del 26 de octubre de 1910, fecha en que se designó al ingeniero Horacio Anasagasti que se encontraba en Europa, como nuestro representante ante tan alto organismo mundial con asiento en París.

En acta del 7 de diciembre siguiente se consignó en los libros del Aero Club Argentino, la recepción de un comunicado procedente de aquella Entidad internacional, mediante el cual se informaba sobre la admisión del solicitante, por

unanimidad, a la vez que se le acordaban tres votos a su representación, lo que ocurrió durante el desarrollo de la sexta conferencia estatutaria de París llevada a cabo el 27/28 de octubre.

La mencionada afiliación quedó ratificada plenamente, al incorporarse el ingeniero Anasagasti al Octavo Congreso Extraordinario realizado el 9 de enero de 1911.

El número de votos de cada país representado, se adjudicaba según la cantidad de pilotos aviadores que poseía y a la suma de metros cúbicos de gas utilizados en ascensiones durante el año anterior.

El Aero Club Argentino legalizó entonces los certificados extendidos y remitió sus estadísticas.

En la citada conferencia estatutaria llevada a cabo en octubre de 1910, los reglamentos de exámenes para pilotos aviadores y aeronautas fueron objeto de modificaciones fundamentales, a las que debió ajustarse y aplicar estrictamente el Aero Club Argentino a partir del instante mismo de su afiliación.

Cabe consignar aquí que a partir de esos momentos transicionales el Aero Club gestionó y obtuvo su dirección telegráfica, que desde entonces sería: "Aerobaires".

A fines de octubre de 1910 la lista de aviadores extranjeros que habían traído su valioso aporte al país, se vio engrosada con el arribo de D. Bartolomé Cattáneo, de cuyos merecimientos nos iremos ocupando a medida que corresponda hacerlo.

Desde un primer instante hasta último momento, Jorge Newbery se mantuvo permanentemente informado con respecto a la marcha de los trámites relacionados con la afiliación del Aero Club a la Federación Aeronáutica Internacional, al término de la cual se hizo tiempo una vez más para iniciar el 1 de noviembre de 1910 una nueva y exitosa ascensión al mando del "Eduardo Newbery", con el que partió de la Exposición Ferroviaria acompañado por su gran amigo el Dr. Carlos Delcasse, quien lucía su "jaquet" y sombrero de copa alta con la naturalidad y elegancia que le eran habituales.

Dos horas y diez minutos después descendieron en Conchillas (R.O.U.), justamente sobre terrenos que se ofrecían en venta, según rezaban los carteles instalados en el lugar.

Mientras algunos paisanos de buena voluntad se entretenían acondicionando el globo como para embarcarlo de regreso, Jorge se dedicó a examinar dichas tierras, manifestándole al Dr. Delcasse que la composición y características particulares del suelo le parecían inmejorables como para hacer una buena compra.

De regreso a Buenos Aires habló de ello con el señor Severo Vaccaro, exaltando las magníficas condiciones de las tierras aludidas. Expuso el tema con calor y expresó a su amigo la conveniencia de adquirirlas, pero no él personalmente por cuanto no contaba con el dinero necesario.

Pocos días después, por propia iniciativa, el señor Vaccaro consiguió que un banco que operaba en plaza le concediera un préstamo a Jorge Newbery, quien de esta manera pudo adquirir varios lotes que luego revendió a buenos precios y obtuvo considerable ganancia que dedicó íntegramente a la aerostación y aviación por las que tanto luchaba.

Este accionar altruista sin otra finalidad que el progreso de las disciplinas a que estaba consagrado, fueron configurando la imagen inconfundible del hombre a quien con toda justicia reconocemos hoy como el padre de nuestra aeronáutica.

Trabajador infatigable, resulta casi increíble la cantidad de actividades e iniciativas que realizó o puso en marcha en el período iniciado con la fundación del Aero Club Argentino, uno de los más fecundos de toda su gestión profesional, pública y deportiva.

El espíritu deportivo de Delcasse no tuvo limitaciones, como lo prueba esta foto, en la que aparece, con su galera de siempre, al iniciar una ascensión en globo con Jorge Newbery.



CAPITULO LXI

Jorge Newbery y el Dr. Delcasse habían descendido en la otra banda del Plata el 1 de noviembre de 1910 y sin perder un solo instante se embarcaron de regreso a Buenos Aires para llegar antes de que finalizara el día.

Ello hizo posible que el 2 del mismo mes y año, Jorge se encontrara ya en El Palomar con el ánimo de emprender un vuelo, que efectivamente realizó, al mando de un Blériot.

Reinaba muy fuerte viento, de manera que tras correr breves metros la máquina se encontró en el aire. Las ráfagas azotaban al aparato y sus violentos golpes latigueaban el rostro del piloto. Bajo tales condiciones éste alcanzó una altura razonable y pocos minutos después se detuvo el motor y el avión inició el descenso en apretadas espirales.

Finalmente aterrizó sin novedad muy cerca de los hangares y demostrando gran prudencia no abandonó su puesto de piloto, sino que llamó de viva voz a quienes observaban desde las inmediaciones, que corrieron hacia el Blériot y siguiendo sus indicaciones lo fueron llevando cuidadosamente hacia el cobertizo.

Cuando se le preguntó por qué había detenido el motor con el tiempo en ese estado, manifestó que no lo había hecho voluntariamente y que por lo tanto era necesario revisarlo.

Por entonces comenzó a ganar notoriedad la simpática figura del aviador italiano D. Bartolomé Cattáneo, quien el 5 de noviembre de 1910 realizó en El Palomar su primer vuelo de apenas 9 minutos a 20 metros de altura, mas cuando nadie lo esperaba, en una segunda salida al mando de un Blériot XI se dirigió resueltamente a Buenos Aires y a 1.000 metros de altura sobrevoló el Riachuelo, Boca, Barracas, Plaza de Mayo, Congreso y los lugares obligados en su retorno a El Palomar.

La repercusión popular que produjo su vuelo, lo estimuló para repetir el mismo espectáculo en días sucesivos, sobre Núñez, Belgrano, Palermo, Flores, Liniers y algunos barrios circunvecinos.

El 20 de noviembre de 1910 y por iniciativa de Jorge Newbery, el público reunido en la Exposición Ferroviaria tuvo oportunidad de ver por primera vez la suelta de pequeños globos piloto, que eran observados cuidadosa y alternativamente por Jorge y el ingeniero Mascías. mediante un instrumento óptico asentado sobre un trípode, al que llamaban teodolito.

Mientras tanto el señor Mazzoleni, con quien colaboraban no pocos ayudantes, aprestaba los aeróstatos "Buenos Aires" y "Huracán", el primero para Mascías y el otro para Newbery, quienes llegado el momento oportuno y en posesión de los datos atmosféricos que había obtenido previamente, se elevaron desde dicho lugar y fueron a aterrizar ambos en las proximidades de Villa Lugano; Mascías en 1h. 10m. y Newbery en 2 horas.

En la mañana del 26 de noviembre Jorge tuvo un motivo muy particular para permanecer un par de horas en su hogar, por cuanto Jorge Wenceslao, su hijito, cumplía ese día su primer año de vida.

Apenas el niño despertó, Jorge lo le-

vantó en sus brazos y después de besarlo lo pasó a los de Sarah que contemplaba la escena.

En ese ambiente transcurrió parte de la mañana, en que conversaron de intereses comunes y tocaron temas propios de tales circunstancias.

Antes de salir con destino a sus obligaciones, Jorge le preguntó a Sarah cuándo iría "con el pibe" a verlo volar, y en el "veremos" de ella creyó adivinar su asentimiento.

Al otro día, desde muy temprano, Jorge estuvo preparándose para partir con el "Eduardo Newbery" hacia el destino indeterminado que prometía cada ascensión, pero esta vez todo fue distinto porque desde tierra lo despedían Sarah y su hijito.

Dos horas y diez minutos después de su partida, Jorge aterrizó en Cañuelas y regresó a la Capital Federal con el primer tren.

Como se recordará, el señor Valletón tenía a su cargo la instrucción de vuelo en la Escuela que la Compañía Aérea Argentina había instalado en El Palomar, pero casi inmediatamente tuvo que regresar a Francia, donde a pedido de dicha empresa contrató los servicios de su compatriota el aviador Max París Le Clerc, quien de acuerdo con determina-



Junto a las instalaciones del Aero Club Argentino, ubicadas en El Palomar, su Comisión Técnica y algunos socios posan junto al teodolito de la institución. Son ellos el mayor Obligado, Videla Dorna, Duclout, Mosconi, Newbery, Mascias y otros.

Foto: Archivo General de la Nación.

da publicación ya transcripta, desde un principio se encontraba comprendido en los planes de la Compañía contratante.

Dicho piloto aviador llegó a Buenos Aires el 14 de noviembre de 1910 y en breve lapso se puso al servicio de la Escuela, que el 1 de diciembre vio incrementado el número de sus alumnos con la incorporación de algunos civiles y un grupo de oficiales del Ejército Argentino, integrado por los tenientes Raúl Eugenio Goubat, Carlos Spika y Ramón Martínez Piñón, a los que se sumaba el teniente de fragata de nuestra Marina de Guerra, Melchor Zacarías Escola.

La instrucción de los mencionados oficiales estaba incuestionablemente prevista en el Artículo 1º del Decreto que el Presidente de la Nación había firmado el 27 de abril de 1910 a favor de "Mantels y Cía.".

La enseñanza del vuelo que como se dijo comenzó el 23 de julio de 1910, era impartida con dos aviones —un Farman y un Antoinette—, que resultaron prácticamente destruidos en sendos accidentes ocurridos el 30 de abril y 2 de mayo de 1911, respectivamente, a los alumnos Lucien Passebón y Juan Molero, cuando el único militar que había alcanzado a volar solo fue el teniente Raúl Eugenio Goubat, que lo hizo el 2 de abril de 1911.

Ante la situación creada por la rotura de sus dos únicos aviones, la Compañía Aérea Argentina decidió de inmediato su liquidación como tal, el 5 de mayo de ese mismo año.

Ya volveremos sobre el tema.



Algunos vecinos y amigos circunstanciales, despiden a Newbery en la estación ferroviaria de Cañuelas, después de su aterrizaje en las inmediaciones.

CAPITULO LXII

Vista la capacidad de Jorge Newbery demostrada en tantos aspectos, más el empuje poco común con que encaraba y resolvía desde la más simple hasta la más compleja de las tareas, la amplia mayoría de los asociados del Aero Club Argentino lo reeligió presidente de la Institución durante una multitudinaria asamblea, llevada a cabo el 3 de diciembre de 1910 bajo la supervisión del Inspector de Justicia actuante, Dr. Francisco Ramos, quien aprobó la Memoria y Balance del ejercicio 1909/1910 y la designación de seis miembros para integrar la Comisión Directiva, en reemplazo de quienes por sorteo efectuado en la sesión anterior resultaron salientes.

Esta fue la primera asamblea de la Entidad supervisada por la Inspección de Justicia desde que el Aero Club Argentino obtuviera su personería jurídica, oportunidad en que la nueva Comisión Directiva quedó constituida de la siguiente manera:

Presidente:
Jorge Newbery

Vicepresidente 1º:
Teniente coronel Antonio Arenales Uriburu.

Vicepresidente 2º:
Mayor Waldino Correa.

Secretario:
Escribano Lisandro Billinghurst.

Tesorero:
Severo Vaccaro.

Vocales:
Ingenieros Ernesto Newbery;
Jorge Duclout;
Alejandro Amoretti y
Alberto R. Mascias;
doctor Alfredo Lorenzo Palacios;
barón Antonio de Marchi y
señor Gervasio Videla Dorna.

Secretario rentado:
Señor Manuel Ramos Vivot.

Concluido el acto eleccionario, Jorge Newbery solicitó que la asamblea se pusiera de pie en homenaje a Jacques Faure, conocido aeronauta que hacía poco había fallecido a causa de un accidente.

En esos momentos atracaba en el puerto de Buenos Aires el vapor "Italia", a cuyo bordo hacían su arribo al país los aviadores franceses Marcel Paillette y Claudio André, el primero de los cuales habría de gravitar decisivamente en el quehacer aeronáutico nacional, cuando con el tiempo se dieron ciertas condiciones que hicieron imprescindibles sus servicios como instructor de vuelo.

Poco después de dicho acontecimiento, el 5 de diciembre de 1910 la Comuna acordó al Aero Club Argentino un importante subsidio de 10.000 pesos que fueron recibidos con general beneplácito por sus beneficiarios, ya que con tales fondos la Institución de referencia estaría en condiciones de hacer frente a obligaciones impostergables con miras a su crecimiento y progreso.

Reclamado una vez más por sus proyectos aerostáticos y en colaboración con los organizadores de la Exposición Ferroviaria, el 11 del mes que corría Jorge ascendió desde la plaza de la misma a bordo del "Buenos Aires" y fue a aterrizar en la vecina localidad de Tigre, después de 50 minutos de permanencia en el aire, circunstancia en que disfrutó plenamente el maravilloso panorama

subyacente, escenario de tantas hazañas deportivas que él había sabido llevar a cabo entre inolvidables compañeros y amigos.

Mientras tanto el aviador Bartolomé Cattáneo, después de desarrollar intensa actividad aérea entre nosotros, decidió emprender un vuelo que por entonces resultó de carácter sensacional, ya que se trataba, nada menos, que cruzar con su avión el Río de la Plata.

La prueba la realizó —de acuerdo con lo programado— el 16 de diciembre de 1910 en que siendo las 14 horas despegó del Estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, y después de algunas peripecias corridas en territorio uruguayo, incluyendo un aterrizaje en Cerros de San Juan, llegó sin novedad al Real de San Carlos (Colonia) que era su destino prefijado, a las 17.00 horas.

Como se recordará, el 31 de julio de ese año Jorge Newbery aterrizó en la vecina localidad de Banfield, oportunidad en que se lo consultó sobre la posibilidad de que dicha población llegara a ser algún día escenario de una de las tantas ascensiones a su cargo, donde dejó suspendida como una promesa, el encanto de su sonrisa que más de uno interpretó como un "¿por qué no?".

Jorge no olvidó jamás la cordialidad e interés de ese pueblo que se quedó esperándolo, y después de llevar a cabo el estudio de su viabilidad, el 30 de diciembre de ese año que ya tocaba a su fin, todo estuvo dispuesto desde primera hora para la ascensión cuyos preparativos estuvieron a cargo del técnico y piloto oficial del Aero Club, señor Ernani Mazzoleni, quien a invitación de Newbery, ese día y por primera vez desde ese lugar ascendió al mando del "Huracán" mientras Jorge, que esta vez permaneció en tierra, dio toda clase de explicaciones e inflamó con su entusiasmo el espíritu bullicioso de la concurrencia, que se había apiñado a su alrededor sorprendida y honrada por su grata presencia.

De esta forma un nuevo e importante escenario quedaba incorporado a la lista de sitios que poco a poco irían cubriendo a los fines aeronáuticos toda la superficie territorial de la República y más allá...

Pero como dejamos al señor Mazzoleni en el azul del cielo, justo es consignar que su ascensión casi podría considerarse local, ya que en la quietud de una jornada tibia y maravillosa, fue a tocar tierra en Temperley, en forma completamente normal, 1h. 25m. después de su partida.

Por lo visto, al igual que Newbery, el señor Mazzoleni no tenía interés alguno de esperar al Año Nuevo lejos de su hogar.

En esas horas que aún faltaban para terminar el año 1910, la actividad aerostática mencionada venía a constituir un dignísimo broche de cierre para ese inolvidable "Año del Centenario", en el que por primera vez habían volado aviones en nuestro territorio continental y durante el cual la aeronáutica argentina compartió de igual a igual la mesa de deliberaciones, donde las naciones más evolucionadas en la materia, incluyendo la nuestra, formularon predicciones de asombro cuyos alcances, en esos momentos, eran imposibles de vaticinar...

❖

CAPITULO LXIII

Ya nos encontramos en el año 1911, que tiene la virtud de iniciarse mostrándonos otra importante faceta del Jorge Newbery ciudadano, quien atendiendo a la convocatoria de la Nación para que sus hijos se empadronaran, se hizo presente de inmediato en el Distrito Militar 1, donde mediante el correspondiente trámite se le otorgó la matrícula Nº 203, lo que da a entender que el suyo fue uno de los primeros documentos extendidos.

En la noche del 5 a 6 de enero del mismo año, Jorge cumplió con su deber de Rey Mago y llevó para su ángel-niño, cuidadosamente envuelta para que no se dañara, una hermosa guitarra cuyo mástil estaba rematado por un moderno clavijero mecánico.

Es razonable que Jorge haya deseado lo mejor para su hijo, incluyendo gusto por la música que, como se recordará, él ejecutaba con difíciles instrumentos de cuerda.

Como punto de partida para la actividad aerostática del año que había comenzado bajo tan buenos auspicios, el día 7 de enero a las 20.10 horas, Jorge se elevó desde las instalaciones del Parque Aerostático al mando del globo "Eduardo Newbery", llevando como pasajero al ingeniero Frank Lavalle Cobo, sobrino-nieto del general Juan Lavalle.

Al ascender, un viento Norte los llevó rápidamente hacia la Bahía de Samborombón y, casi sobre ella, ante el peligro que representaba el horizonte marino lleno de asechanzas, Jorge operó el esférico para hacerlo descender hasta muy pocos metros del suelo.

Estudioso como era y conocedor de los fenómenos atmosféricos más intrincados, resolvió navegar con mucha cautela al "guide-rope" para esperar la definición de un frente que se insinuaba del SE., con la esperanza de aprovechar la influencia favorable del mismo para dejarse llevar en su seno hacia el interior del territorio.

A los pocos minutos, ya en plena noche, comenzó a soplar un viento huracanado que confirmó precisamente sus cálculos, conduciéndolo prácticamente al punto de partida hasta pasar casi sobre la vertical del mismo, que él pudo ubicar fácilmente gracias al resplandor lumínico de la ciudad de Buenos Aires.

En consideración a que su nuevo rumbo y velocidad de desplazamiento se conjugaban armoniosamente con sus planes, se dejó llevar plácidamente mientras regulaba su equilibrio dentro de la masa de aire, junto con la cual navegaba sin ningún tipo de inconvenientes.

En esa forma transcurrieron largas horas, hasta que las primeras luces de la mañana comenzaron a trazar en el horizonte su inconfundible rasgo luminoso que anunciaba el nacer de una nueva jornada.

A las 08.10 hs. de la mañana, exactamente doce después de la partida y tras haber registrado el barógrafo de a bordo una altura máxima de 3.400 metros que en esos momentos fue considerada récord sudamericano, los viajeros descendieron sin novedad en el patio exterior de la pulpería de D. Francisco Velázquez, la que se hallaba instalada en la estancia de la señora Celia C. de Quija-

no, ubicada a su vez en la vecindad de la estación Maciá, del Ferrocarril Central de Buenos Aires —hoy Ferrocarril General Urquiza— en el Departamento de Rosario Tala, provincia argentina de Entre Ríos.

Estimativamente, la distancia recorrida en total desde la hora de partida hasta la de llegada habría sido de 640 kilómetros, pese a que entre el Parque Aerostático de la Capital Federal hasta Maciá existían solamente 281 kilómetros.

Pero si estimamos como recorrido en línea recta tan sólo la distancia existente entre un punto de la costa considerado en el centro de la Bahía de Samborombón, hasta Maciá, entonces habrían cubierto 458 kilómetros.

Pero cualquiera fuese la distancia adjudicable, nadie podrá subestimar jamás la importancia de la empresa.

Pocos minutos después de consumado el aterrizaje, Newbery y su acompañante fueron invitados por la señora de Quijano "a llegarse hasta las casas" según las expresiones del portador del mensaje, que al igual que todos los circunstantes era hombre muy *de a caballo*.

Para que se tenga conciencia de que la ascensión realizada se planificó hasta en sus más mínimos detalles, como de largo aliento, acotaremos al pasar algunas de las muchas previsiones tomadas antes de la partida:



Jorge Wenceslao Newbery con su primera guitarra. Después tendría otras que lamentablemente dejaría de pulsar el 22 de marzo de 1919, a raíz de una endocarditis aórtica que ese día nos lo quitó para siempre. Desde 1974, sus restos descansan junto a los de su padre.

1 — *El globo elegido era el de mayor capacidad volumétrica entre todos los existentes en el Parque Aerostático.*

2 — *Fue llenado con gas hasta el límite de su capacidad operativa.*

3 — *Se dispuso de abundante lastre y los complementos de estilo.*

4 — Se cargaron también los siguientes alimentos y bebidas: 4 pollos, jamón cocido, fiambres diversos, 8 panes grandes; ½ kilogramo de azúcar, 2 botellas de leche, un litro de café preparado, una botella de Oporto, 2 botellas de agua mineral y la tradicional botella de champagne para brindar o bautizar neófitos...

El retorno de los viajeros a la Capital Federal, se operó sin inconvenientes hasta la estación Federico Lacroze, mediante el uso del ferrocarril.

En una nueva reunión de Comisión Directiva del Aero Club, llevada a cabo el 21 de enero de 1911, Jorge Newbery solicitó y logró conformidad de los señores miembros de la misma, para que se le asignara un sueldo de 50 pesos mensuales a la señora esposa del señor Mazzoleni, en consideración al trabajo que realizaba en la costura y reparaciones de los globos, lo que aparte de premiar sus méritos compensaba también la competencia y contracción de su esposo.



En Maciá el globo ya está acondicionado para ser conducido a la estación del ferrocarril, y Jorge departe amistosamente con quienes le han prestado tan valiosa colaboración.

Luego agregó Jorge que entre las cuentas a abonar existía la originada por la construcción del palomar "Sargento Romero", resolviéndose sin oposición su pago inmediato.

También se aprobó una moción del señor Amoretti, en el sentido de que dicho palomar fuese inaugurado con una fiesta y a ella se invitara al señor Ministro de

Guerra y a las autoridades de la Sociedad Colombófila.

En la misma fecha se nombró una comisión técnica del Aero Club constituida por los señores Gualterio G. Davis, Nicolás Bessio Moreno, Guillermo Schultz, Alberto Roque Mascías, Jorge

de 1911 Jorge Newbery recibió una amable carta remitida por el señor presidente del Club Atlético Huracán, D. José Laguna, quien le solicitaba la autorización necesaria para que la Institución de su presidencia utilizara en adelante como distintivo el globo "HURACAN", a lo



Inmediatamente antes de emprender el regreso desde Maciá, Jorge Newbery se despide de la señora de Quijano y sus hijas.
Foto: Archivo General de la Nación.

Duclout y Frank Lavalle Cobo, mientras que para correr con todo lo relativo al Boletín de la entidad fueron elegidos Eduardo Perotti, Alfredo Lorenzo Palacios, Julio A. Quesada y Severo Vaccaro.

Mientras ambos grupos se dedicaban a sus tareas específicas, el 3 de febrero

que Jorge contestó mediante una nota fechada el día 6 del mismo mes y año, en tono cordial y afirmativo, "*esperando —decía— que el team que lo llevará sobre el pecho le sabrá hacer los honores correspondientes a ese globo que una vez cruzó sobre tres repúblicas. Quedo*

a las órdenes de esa floreciente institución, a la que deseo muchas prosperidades, muchos triunfos y larga vida".

Cerraba la nota un saludo y firma.

No hay duda de que el Club Atlético Huracán cumplió sobradamente con las esperanzas de Newbery, ya que en 1911 obtuvo el ascenso a segunda categoría; en 1912 a primera y en 1913 culminó sus éxitos de aquella época al clasificarse Campeón de la división superior de la Asociación Amateur de Foot-ball.

Por ese entonces el Dr. Marcelo Torcuato de Alvear se encontraba en París, desde donde había hecho saber con bastante anterioridad que con motivo del "Año del Centenario" —que acababa de fenecer— tenía el propósito de donar un globo al Aero Club Argentino, a fin de que éste ampliara así su parque aerostático.

Lamentablemente sus fabricantes no pudieron completarlo a tiempo, a lo que se sumaron demoras por traslado, trámites aduaneros y demás, de manera que el aeróstato no llegó en hora para dar por cumplido a entera satisfacción aquel patriótico anhelo.

La actividad aeronáutica nacional se irradiaba en esos momentos desde tres



Ernani Mazzoleni y su esposa, Lucía, quienes tesonera y silenciosamente apuntalaron con leal empeño, los lejanos y duros comienzos de lo que llegaría a ser nuestro poder aéreo.

importantes focos instalados sucesivamente en Villa Lugano, El Palomar y Parque Aerostático.

En Villa Lugano D. Pablo Castaibert se había establecido con fábrica de aviones y taller de reparaciones; en el segundo ya se avizoraban los primeros atisbos de lo que finalmente iría a desembocar en Escuela de Aviación Militar, mientras que en el tercero la indoblegable tenacidad de una institución apuntalada por el esfuerzo y entusiasmo de sus hombres, le decía al país que todavía mantenían plena vigencia las ascensiones con globos.

Pero por sobre los vértices de ese triángulo fantástico, sobresalía por méritos propios la inconfundible figura del hombre en cuya imaginación anidaba todavía la idea del gran salto por sobre la Cordillera de los Andes.

Eran tantos su confianza y entusiasmo, que no perdía jamás la menor oportunidad para expresarse sobre las bondades, beneficios y enseñanzas que derivaban de tal tipo de tareas. Tan convincente era su verbo y tal la magia irradiada por su persona, que era común no sólo ver caballeros, sino también damas y hasta niños que con la mayor naturalidad compartían con él las limitadas comodidades que brindaban las barquillas, desde donde ofrecían sus sonrisas al disparo de las cámaras, que de esa manera inmortalizaban tan importante acontecer, como anticipándonos su ayuda para que expresáramos con imágenes, lo que sería imposible describir con palabras.

Tras la experiencia capitalizada mediante el reciente viaje aerostático efectuado con tanto éxito hasta la localidad entrerriana de Maciá, Jorge se sintió más animado que nunca para continuar el estudio de todo lo que tuviese relación con la Cordillera de los Andes y su zona de influencia, a fin de intentar finalmente su cruce mediante la utilización de un globo libre, intención en la que cabían sin molestarse en lo más mínimo el deporte, la ciencia, el espíritu y el patriotismo.

Fue por ello que el 26 de febrero de 1911 viajó por ferrocarril hasta la ciudad de Mendoza, donde permaneció varios días investigando todo aquello que era de su incumbencia, y desde allí, en el Trasandino inaugurado el 23 de mayo de 1910, se dirigió a Santiago de Chile.

Sin mucho tiempo disponible para permanecer en el país hermano Jorge abrevió cuanto pudo sus averiguaciones sobre los regímenes de vientos, temperaturas, fenómenos atmosféricos comunes en la época en que se encontraba, disponibilidad de gas, su clase, costo y posibilidades de su producción en el lugar necesario, en cantidad y calidad suficientes.

Una vez estudiada minuciosamente toda la información que tuvo en su poder, más el conocimiento recientemente adquirido en materia de aviones y aviación, llegó a la conclusión de que si bien la empresa aerostática era realizable, no por ello resultaba menos azarosa si se la comparaba con los nuevos elementos mecánicos que la ciencia aeronáutica estaba poniendo cotidianamente a disposición de los pilotos.

Cuando estuvo de regreso en nuestro país y se lo consultó con respecto a sus propósitos, su contestación fue terminante en el sentido de que él no intentaría el cruce de la Cordillera de los Andes mediante la utilización de un globo libre.

A esta altura del relato entra en escena el Precursor de la Aeronáutica Argentina, el suboficial ayudante (R) Tomás Toribio Pino, quien a principios de 1911, año en que se incorporó a la Escuela de Clases, conoció a Jorge Newbery cuando éste en compañía del teniente de Caballería Raúl Eugenio Goubat, destinado en ese Instituto, junto con un grupo de civiles y militares efectuaron el día domingo por la mañana una cabalgata en Campo de Mayo.

Al mediodía se reunieron todos en un

almuerzo llevado a cabo en el Casino de Oficiales de la Escuela y al señor Pino le tocó integrar un grupo de aspirantes designados para atender a la visita, oportunidad en que disfrutó lo que él llama *"el honor de estar cerca y escuchar la voz de tan distinguidas personalidades, en relación con la aeronáutica nacional que recién comenzaba a esbozarse".*

Tiempo después las circunstancias quisieron que el señor Pino pasara a integrar los cuadros permanentes de la Escuela de Aviación Militar, a la que aportó todo su saber y entusiasmo, especialmente en las áreas de los servicios e infraestructura, debiéndose a su alto espíritu de justicia una revelación inédita que tendremos el placer de exponer más adelante.

El día 30 de marzo de 1911 Jorge Newbery fue citado y recibido en su despacho por el señor Intendente de la ciudad de Buenos Aires, quien tras amable charla le hizo saber que la Municipalidad había acordado al Aero Club Argentino, la suma de 10.000 pesos que estaban a su disposición, cosa que durante una reunión llevada a cabo ese mismo día, Jorge puso en conocimiento de la Comisión Directiva.

Al mismo tiempo, el empresario del aeródromo de Villa Lugano, señor Barreteau, en vista de tener que retirarse como consecuencia de un acuerdo formalizado entre él y el Aero Club, ofreció a éste, en venta, las instalaciones levantadas por su cuenta en el aeródromo, consistentes en hangares que cedería al Club en la suma de 4.000 pesos, ofrecimiento que se resolvió no aceptar en razón de no convenir a los intereses de la Entidad.

Acto seguido y a fin de rescindir el contrato de común acuerdo, se nombró a los señores Vaccaro y Amoretti para que en una reunión conjunta con el señor Barreteau y los señores Testoni, Chiesa y Cía. trataran el asunto.

Cuando concluyó la deliberación del tema precedente y hallándose presente el ingeniero Anasagasti, la Comisión Directiva le acordó un voto de confianza por su gestión en Europa.

A continuación Jorge Newbery usó de la palabra para informar que había conversado con el señor Ministro de Guerra sobre la inminente inauguración del palomar "Sargento Romero", quien le prometió concurrir siempre y cuando el acto se realizara en horas de la mañana.

Al comentarse la importancia que tendría el hecho de que el citado palomar fuese nacionalizado, se designó al doctor Alfredo Lorenzo Palacios para que durante el acto de la inauguración ofreciera al Ministro los servicios de dicho palomar.

Como cierre de reunión que concluyó en horas avanzadas de la noche, se resolvió pedir al señor perito D. Francisco Pascasio Moreno, el envío al Aero Club de los planos levantados por la Oficina Topográfica y Geológica de la que era Director en la provincia de Buenos Aires.

Pocos días más tarde, el 11 de abril de 1911, Jorge fue a retirar su automóvil que antes de viajar a Chile había mandado reparar en el taller mecánico del señor Ernesto Mari, "Constructor mecánico" —rezaba la tarjeta— donde le cobraron 240 pesos por mano de obra y repuestos tales como engranajes, bujes de bronce, pernos, válvulas de níquel, cromadas, más pequeños retoques de cosas que a lo mejor no se habían deteriorado "porque sí", si nos atenemos a las palabras que por esa época dijo en rueda de amigos el caballeresco aviador francés Marcel Paillette, refiriéndose al Jorge Newbery automovilista:

"Jorge era un profesor de energía. No sólo supo administrarla sino también inculcarla. Siempre fue risueño y de buen carácter.

"Un día —agregó— el aviador italiano Bartolomé Cattáneo terminó de efectuar un vuelo. Jorge se le ofreció para traerlo

al centro en automóvil y Cattáneo aceptó. Al llegar a una bocacalle en que el auto debía detenerse para dejar pasar un tranvía, Newbery vio la oportunidad, aceleró a fondo y cuando estaba a punto de chocar frenó de golpe. El coche giró dos veces sobre sí mismo y quedó clavado en el lugar. Sonrió, miró a su acompañante y se encontró con una cara pálida, horrorizada. Entonces le dijo: '¡por fin le hice poner los pelos de punta a un valiente!'

Y terminó diciendo Paillette: ¡era un gusto escuchar el relato por parte de Cattáneo, mezclando 'algunos términos' del italiano y el castellano!".

Dicho aviador italiano —recordamos— tan valiente cuanto simpático, había llegado a nuestro país a fines de octubre de 1910 y ya el 5 del mes siguiente consumó su primer vuelo en El Palomar, previo a tantos otros que le dieron grande y bien ganada fama.



El uso apropiado de los instrumentos de medición, era un hábito en Jorge Newbery.

CAPITULO LXIV

Como consecuencia de la prematura desaparición física de los padres de Jorge, todos los hermanos debieron encarar inevitablemente los trámites sucesorios de sus bienes, lo que trajo como consecuencia la entrada en escena del martillero público señor Adolfo Calvete, quien anunció la efectivización del consabido "remate judicial", mediante la publicación de un folleto ilustrativo que contenía los detalles, planos y vistas fotográficas externas de *"la gran casa-quinta de los Newbery, subdividida en seis notables lotes a realizarse el domingo 23 de abril de 1911, a las 4.30 hs. p.m."*.

Y como si estuviesen por rematar un pedazo de nuestro corazón leímos más abajo:

"La espléndida casa-quinta de Newbery, en Belgrano, en seis notables lotes, entrando en uno de ellos una confortable y bien construida casa de familia. Por disposición del señor Juez en lo civil, Dr. Tomás Juárez Celman, y como perteneciente á la sucesión de los esposos don Rodolfo Newbery y doña Dolores Malagarie de Newbery, procederé a vender en público remate la casa-quinta calle Moldes 2368 y 2386, esquina á Blanco Encalada, y con frente también a la calle Vidal 2357".

A continuación el anuncio describía las medidas de los lotes, las comodidades de la vivienda...

Y no leímos más.

Ha quedado atrás aquel 23 de abril de 1911 en que la subdivisión y remate de un predio histórico, mutiló tantos recuerdos que será materialmente imposible reunificar.

Entonces salimos nuevamente en pos de Newbery y lo encontramos el 30 de abril en El Palomar, donde a las 7.30 hs. el aviador Le Clerc inició un vuelo de ensayo con uno de los aparatos que habría de emplear más tarde para impartir instrucción, circunstancia que aprovechó para llevar a Jorge como pasajero durante 15 minutos a una altura que no superó los 80 metros.

Jorge dedicó todo ese día a realizar tareas afines con su condición de comisario de la Escuela Argentina de Aviación, donde por la tarde fiscalizó los exámenes prácticos que rindieron los alumnos García Uriburu y Passebón, circunstancia en que este último concluyó su presentación mediante la ejecución de un viraje tan cerrado que comprometió la estabilidad del aparato, el que cayó a tierra con graves consecuencias materiales, aunque afortunadamente su piloto sufrió sólo heridas leves.

Dos días después, o sea el 2 de mayo, la mala suerte volvería a ensañarse con la Escuela, esta vez a causa de la caída y destrucción casi total del avión restante, mientras el alumno Molero practicaba un vuelo de instrucción.

Por tales razones, el 5 de mayo de 1911 la Compañía Aérea Argentina clausuró sus actividades y la de su escuela de aviación, motivo por el cual quienes la cursaban debieron buscar nuevos horizontes para llenar tan importante vacío.

En la noche del 30 de abril, durante una reunión de Comisión Directiva del

Aero Club Argentino, el ingeniero Anasagasti hizo uso de la palabra para referirse a su actuación ante la Federación Aeronáutica Internacional, como delegado de la primera entidad aeronáutica existente en nuestro país, manifestando que concurrió a su primer congreso celebrado en París, pero que luego se vio obligado a delegar su representación en la persona del señor Baher, por tener que ausentarse de la capital de Francia.

Agregó que allá tuvo oportunidad de hacer conocer la importancia del Aero Club Argentino, reconociéndoselo como el primero de América en razón de los elementos con que contaba y las ascensiones realizadas, haciendo entrega acto seguido, de la carpeta en la que constaban los documentos que certificaban su actuación.

A pesar de que Jorge Newbery había desestimado por completo la posibilidad de intentar personalmente el cruce de la Cordillera de los Andes sirviéndose de un globo libre, prosiguió con el mayor interés las ascensiones experimentales cuyos resultados aprovecharían después tantos aeronautas, por ejemplo la del 28 de mayo de 1911, en que realizó una demostración que asombró a todos cuantos fueron testigos de la misma, ya que después de hacer precisas mediciones atmosféricas mediante globos pilotos, manifestó su intención de ascender con el "Buenos Aires" —que ya se encontraba alistado— y regresar al punto de partida.

Ese día, acompañado por Billinghurst y Amoretti despegó nuevamente desde la Sportiva a las 14.30 hs., con el deliberado propósito de buscar el equilibrio del globo a 400 metros de altura, donde fueron tomados por un viento Sud de intensidad aproximada a los 20 kilómetros por hora.

Jorge mantuvo el aeróstato en dicho nivel durante 40 minutos, adentrándose aproximadamente 10 kilómetros sobre el Río de la Plata, tras lo cual descendió hasta sólo 70 u 80 metros de la superficie del agua, donde de acuerdo con lo que había calculado entró en el seno de una corriente opuesta de viento cuya velocidad era de más o menos 10 kilómetros por hora y, mansamente, el globo emprendió el regreso casi exactamente hacia el punto de partida, ya que Newbery consiguió hacerlo aterrizar en el vecino campo del Golf Club, dos horas después de haber iniciado el ascenso.

Alrededor de estas fechas entró en el Congreso Nacional la Memoria del Ministerio de Guerra, correspondiente a los años 1909- 1910, uno de cuyos pasajes decía casi textualmente que era de necesidad imperiosa la construcción de un edificio adecuado para la Escuela de Caballería, por cuanto el local provisorio que ocupaba en El Palomar no reunía ni las medianas condiciones necesarias para un establecimiento de esa índole, cosa que anotamos porque dicha Escuela tuvo bastante que ver con la aeronáutica.

En otro lugar de la misma Memoria podía leerse una noticia muy promisoria, consistente en que se había designado un reducido número de oficiales para que iniciara sus conocimientos prácticos de aviación, *"con el objeto de poder contar con personal idóneo, que a semejanza de otras naciones deba el Ejército proveerse de aparatos de volación y de un parque aerostático"*.

Como puede apreciarse a través de lo expuesto, la decisión oficial era ahora terminante y definitiva.

Dada la expansión que iban tomando en el país las actividades aéreas, y teniendo en cuenta la imperiosa necesidad de contar con medios aptos para darlas a conocer no sólo a los aficionados, sino también a las autoridades gubernamentales y al pueblo todo, el 1 de junio de 1911 vio por primera vez la luz el "Boletín del Aero Club", órgano que se convirtió automáticamente en la primera expresión escrita especializada de aeronáutica en el país.

El legítimo iniciador de dicho vehículo

informativo mensual fue el Dr. Alfredo Lorenzo Palacios, según lo certifican las correspondientes actas del Aero Club Argentino.

Y como tratándose de tal materia no podíamos omitir la mención de fotógrafos aeronáuticos, justo es recordar que los primeros argentinos que lo hicieron fueron Jorge Newbery y D. Aarón de Anchorena, si bien aquel lejano 25 de diciembre de 1907 sacrificaron tan valioso documento, cuando por razones de seguridad debieron arrojar desde a bordo del "Pampero" la cámara fotográfica cuya película o placas ya estaban impresionadas.

Dicha inevitable frustración no fue obstáculo para que Jorge Newbery aprovechara con el tiempo otra oportunidad muy propicia que se le presentó el 4 de junio de 1911, en que se dieron todas las condiciones para que pudiese cumplir aquel lejano propósito.

Ese día partió desde la Sportiva a bordo del globo "Buenos Aires", llevando como acompañantes al señor Néstor Cano y al ingeniero Irmscher, oportunidad en que Jorge era portador de una cámara fotográfica y al pasar sobre la Capital Federal tomó una panorámica que pudo ser la primera obtenida en circunstancias semejantes.

Al cabo de 1h. 52m. de permanencia en el aire, los aeronautas aterrizaron sin novedad en la estancia del señor Duclout, ubicada en Monte Grande.

Para comprender mejor hasta donde llegaba la devoción aeronáutica de Jorge Newbery y su gran espíritu de sacrificio, comenzaremos por decir que en abril de 1911 llegó al país el aviador inglés Harry Bernstein, trayendo consigo un monoplano Hanriot equipado con motor Chenú de 60 HP., y como era común entonces se le dio oportunidad de presentarse en público, cosa que ocurrió el 11 de junio de ese mismo año en la Sociedad Sportiva Argentina, en coincidencia con un concurso interprovincial de doma de potros que se realizaba en sus instalaciones ante numeroso público.

Apenas pasadas las 16.00 hs. se oyó el funcionamiento a pleno del motor del Hanriot, cuyo piloto lo lanzó de inmediato en veloz corrida, mas sin poder levantar vuelo.

En la segunda oportunidad el ala derecha del aeroplano pasó rozando a los espectadores y provocó un desbande general. Al pasar frente a las tribunas arrancó una pantalla de hierro utilizada para anuncios, lo que provocó la rotura de la hélice y los cables integrantes del comando de dirección.

Tales inconvenientes excitaron al público que reclamó a coro y a título compensatorio, una ascensión de Jorge con el "Eduardo Newbery" que ya se encontraba en el estadio.

Tras considerar dicha situación con las autoridades organizadoras del espectáculo, Newbery accedió a lo solicitado pero dejó sentado su disgusto por tener que actuar improvisadamente en tal circunstancia.

Cuando la tarde casi tocaba a su fin se completó el alistamiento del aeróstato, a cuyo bordo Jorge Newbery con el ingeniero Mascías y un invitado: el señor Sánchez Urtubey, se elevaron suavemente y fueron tomados por una brisa que los llevaba hacia el río, mientras el público aplaudía frenéticamente...

Al llegar a 500 metros de altura y visto el peligro que representaba continuar en ese rumbo nada promisorio, Jorge operó la descarga de gas y descendió hasta 170/200 metros, donde halló una corriente que los mantuvo sobre tierra en dirección a Quilmes.

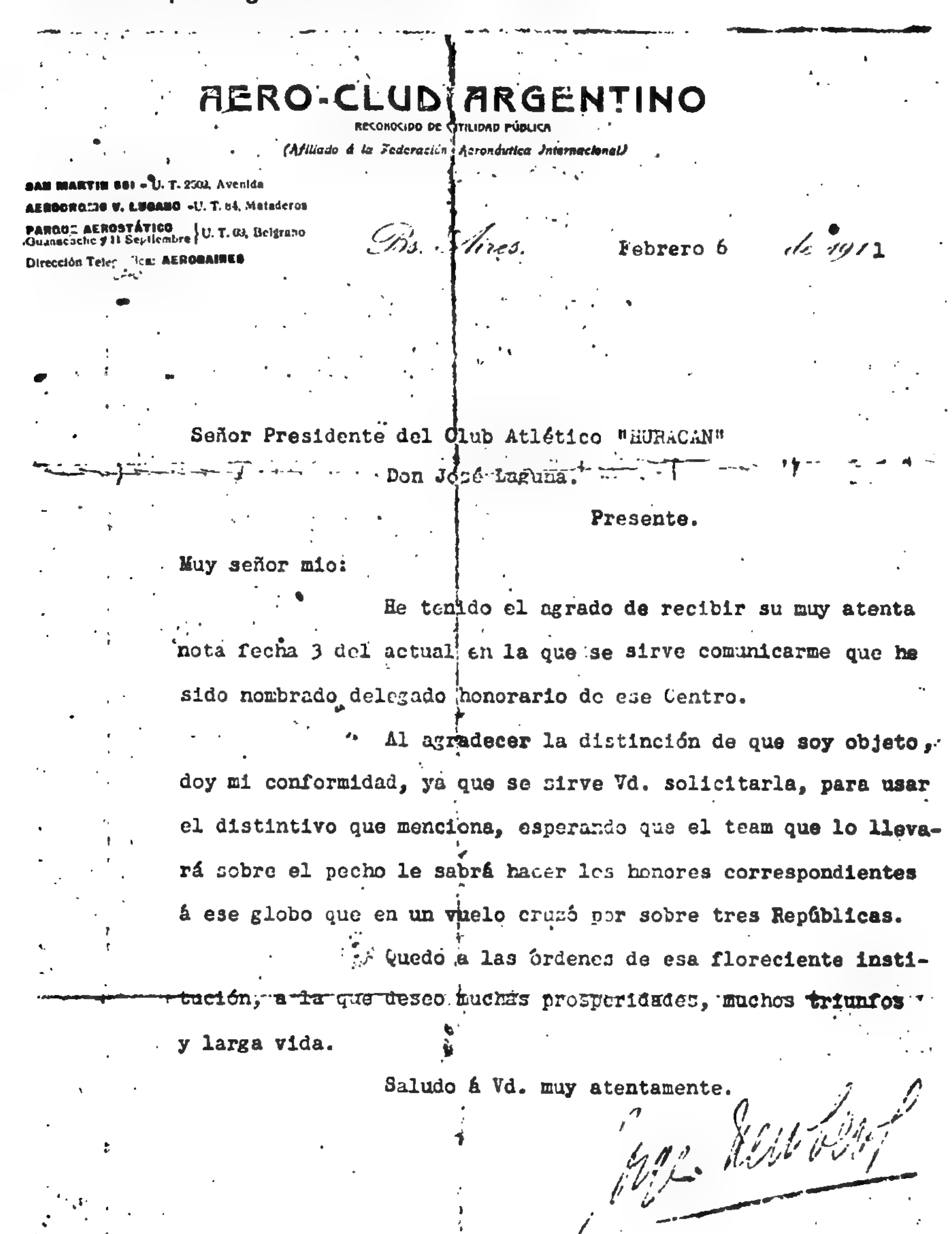
Con la precipitación con que había sido soltado el aeróstato, sus tripulantes no se proveyeron de los víveres suficientes como para pasar más amablemente la noche en el aire, razón por la cual y de común acuerdo decidieron bajar para aprovisionarse y luego partir nuevamente.

En un momento dado comenzaron a navegar al "guide-rope" y al pasar a las 18.10 por Villa Obrera —de Lanús— le

pidieron a los vecinos que tomaran la cuerda que iba arrastrando, con lo que se verificó el descenso y posterior sostenimiento del globo en tierra, mientras uno de los aeronautas iba a buscar víveres.

Luego, ya en poder de lo necesario partieron nuevamente y se elevaron hasta 75 metros en que lograron encontrar la estabilidad necesaria. En esa forma pasaron por sobre la estación Claypole, donde obligados por una intensa niebla descendieron definitivamente.

Coinciden los historiadores en el sentido de que en tal oportunidad se realizaba por primera vez una ascensión nocturna en globo, con aterrizaje intermedio.



AERO-CLUB ARGENTINO
RECONOCIDO DE UTILIDAD PÚBLICA
(Afiliado á la Federación Aeronáutica Internacional)

SAN MARTIN 881 - U. T. 2302, Avenida
AERODROMO V. LUGANO - U. T. 64, Mataderos
PARQUE AEROSTÁTICO Guanacache y 11 Septiembre - U. T. 03, Belgrano
Dirección Telegráfica: AEROBAIRES

Bs. Aires, Febrero 6 de 1911

Señor Presidente del Club Atlético "HURACAN"
Don José Laguna.
Presente.

Muy señor mio:

He tenido el agrado de recibir su muy atenta nota fecha 3 del actual en la que se sirve comunicarme que he sido nombrado delegado honorario de ese Centro.

Al agradecer la distinción de que soy objeto, doy mi conformidad, ya que se sirve Vd. solicitarla, para usar el distintivo que menciona, esperando que el team que lo llevará sobre el pecho le sabrá hacer los honores correspondientes á ese globo que en un vuelo cruzó por sobre tres Repúblicas.

Quedo a las órdenes de esa floreciente institución, a la que deseo muchas prosperidades, muchos triunfos y larga vida.

Saludo á Vd. muy atentamente.

Jorge Newbery

Carta por demás elocuente remitida por Newbery al presidente del Club Huracán.

CAPITULO LXV

Cuando promediaba el año 1911, el piloto Cattáneo que se encontraba cumpliendo intensa actividad aviatoria en el país, le expresó a las autoridades del Aero Club Argentino su deseo de efectuar un raid aéreo desde Rosario hasta Buenos Aires, cosa que aquéllos vieron con gran simpatía y le auguraron el mayor de los éxitos.

La prueba fue organizada entonces por el diario "La Nación" que a la vez apoyaba al citado aviador, quien la inició el 21 de junio de 1911 a bordo de un Blériot XI, pero sucesivos inconvenientes lo obligaron a regresar al punto de partida, hasta que el 25, bajo condiciones más propicias, inició nuevamente su intento.

Como punto de arribo en Buenos Aires, Cattáneo había elegido el campo de la Sociedad Sportiva Argentina, donde desde muy temprano se reunió gran cantidad de público ansioso por conocer de inmediato el resultado final de lo que prometía ser una proeza.

En la oportunidad Jorge Newbery estuvo a cargo del control oficial de la prueba, secundado por los cronometristas Alberto Mascías y Eduardo Perotti, quienes habían sido nombrados como tales por el Aero Club al cual pertenecían.

El enlace informativo entre Rosario y Buenos Aires se realizó como era habitual, mediante las redes telegráficas ferroviarias.

Dicha prueba tuvo feliz epílogo y en la oportunidad el aviador Cattáneo fue portador de tres cartas; una, dirigida por el subprefecto del puerto de Rosario al presidente del Aero Club Argentino; otra del señor Alberto L. Linares para el mismo destinatario y la tercera del jefe de la sucursal Rosario del diario "La Nación", con destino a su director el Dr. Luis Mitre.

En mérito al éxito de la prueba, esa misma noche Cattáneo fue homenajeado mediante un banquete que se le ofreció en la "Rotisserie Arguindegui", donde a los postres usó de la palabra Jorge Newbery, quien con términos apropiados expresó su satisfacción personal y la de los presentes por el triunfo obtenido, augurándole a su protagonista la reiteración de hazañas sucesivas.

El 2 de julio de 1911 será una fecha recordada por siempre en los anales de la aeronáutica nacional, por ser precisamente ese día, cuando por primera vez en lo que iba de actividad aeronáutica en nuestro país, una mujer argentina ascendió en globo libre.

Se trataba de la señorita Raquel Cabrera Bernet, quien a invitación de Jorge Newbery, junto con Mascías, Billinghurst y su propio hermano, compartió la barquilla del globo "Eduardo Newbery".

En aquella fecha memorable partieron del Parque Aerostático en horas de la tarde, en que el globo fue tomado por una suave brisa que lo llevó primero hacia Liniers y luego en dirección a Wilde, donde aterrizó sin novedad después de 1h. 30m. de permanencia en el aire.

Por segunda vez entre nosotros el corazón femenino palpitó en el ámbito acogedor de la bóveda celeste, resonando su latido pleno de vida en la quietud de las altas capas atmosféricas, cuyos

duendes serenaron sus ímpetus subyugados por la luz de sus ojos y el encanto de su divina sonrisa...

Poco después el Aero Club recibió dos aeróstatos que se llamaron "Cóndor" y "Argentina". El primero poseía una capacidad de 1.200 metros cúbicos; había sido construido en Francia y fue adquirido por el Dr. Marcelo Torcuato de Alvear, quien lo donó a la Institución de referencia, mientras que el señor Mazzoleni introdujo el otro, de 900 metros cúbicos, que tenía el mismo origen en lo que a construcción se refiere.

Con la incorporación del citado material, el parque aerostático del Aero Club se vio aumentado a seis unidades a saber: "Patriota", "Huracán", "Eduardo Newbery", "Buenos Aires", "Cóndor" y "Argentina".

En consideración a que dicho acrecentamiento derivaría hacia una mayor actividad aérea, la Compañía de Gas puso a disposición del Aero Club Argentino, sin cargo, la considerable cantidad de CIEN MIL metros cúbicos de dicho fluido, a condición de que los mismos se consumieran dentro del marco de sus fines específicos.



Jorge Newbery junto con varios caballeros y el periodista aeronáutico Carlos Borcosque, recibió a Cattáneo cuando procedente de Rosario el aviador italiano aterrizó en la Sportiva. Obsérvese la particular manera de llevar el bastón.

A continuación las autoridades del Aero Club llevaron a cabo una importante reunión efectuada el 11 de agosto de 1911, en la que Jorge Newbery manifestó que debiendo ser abonado el importe de un globo remitido por la casa "Short Hnos." de Londres, convenía girar el va-

lor correspondiente, puesto que había fondos en caja, contándose además con la cantidad remanente de 2.900 pesos del total de 5.000 entregados por la Exposición Ferroviaria para la adquisición de un aeróstato, y no más, puesto que los 2.100 pesos restantes se le pagaron al señor Mazzoleni por el "Argentina".

Agregó Newbery que la lista de suscripciones levantadas para pagar el nuevo globo tenía anotadas dos cantidades: una de 500 pesos de Anchorena y otra de 200 pesos de Anasagasti.

"De modo que el pago —agregó Newbery— puede hacerse con fondos de la caja del Aero Club Argentino y lo que vaya resultando de la suscripción se reintegrará a ella".

Ante tales perspectivas el señor Duclout solicitó que se le anotara con 200 pesos, Vaccaro con 100, Billinghurst y Amoretti con 50 pesos y Jorge Newbery agregó 200 con igual objeto, resolviéndose proceder en la forma indicada y que el nombre del nuevo globo fuese "Centenario".

En dicha reunión se dispuso también la remisión de una carta a los señores Fiorito Hnos., para informarles que el Aero Club Argentino haría entrega en el término de treinta días, de la parte de terreno de su pertenencia que ocupábase en Villa Lugano.

Al mismo tiempo se acordó tomar un peón para destinarlo al cuidado del mencionado aeródromo, asignándosele un sueldo mensual de 60 pesos.

Como ya era habitual en relación con acontecimientos de cierta trascendencia, ese mismo día el Aero Club Argentino hizo entrega de una medalla de oro, recordativa, a la señorita Raquel Cabrera Bernet en mérito a ser la primera aeronauta argentina, acto que estuvo a cargo de Jorge Newbery como presidente de la Institución que concedía aquel recuerdo, en testimonio de un hecho altamente importante para nuestra historia aeronáutica, cual era la introducción de la mujer en este otro aspecto del quehacer argentino, que hasta esos momentos le había estado reservado exclusivamente al hombre.

Pero si nos había llamado justicieramente la atención la delicada belleza de esta mujer encantadora, llegamos a la cumbre de la admiración al enterarnos del legado poético que llevaba implícito en su prosa el relato que con posterioridad hizo de aquella ascensión inolvidable, el cual estaba concebido en los siguientes términos:

"El domingo 2 de julio de 1911 el ingeniero Jorge Newbery nos ofreció un almuerzo en el Aero Club Argentino. Era un día nublado pero reinaba una apacible calma.

"El globo 'Eduardo Newbery' estaba casi listo. Todo hacía prever un viaje sin peligro.

"A las 3 p.m. entramos en la barquilla; el ingeniero Jorge Newbery, Alberto Mascías, Lisandro Billinghurst, mi hermano y yo.

"Jorge Newbery dio la orden de ¡LARGUEN! y el globo empezó a elevarse lentamente... en una sensación deliciosa. Produce el efecto de que la tierra se hunda.

"Pasamos por el estadio de la Sportiva dejándolo a la izquierda, en momentos en que Cattáneo efectuaba sus maravillosos vuelos. Estaba mucho más abajo que nosotros. Seguimos atravesando la ciudad a razón de 20 kilómetros. A causa de ser un día gris no pude admirar los efectos de luz y el viaje entre cúmulos.

"Al pasar por los hornos de Baeker el globo se elevó a cuatrocientos metros. Los vientos altos eran al río, así que la ascensión se llevó a cabo siempre con vientos bajos.

"Nos bautizaron a cuatrocientos metros; me arrodillé en la canasta y recibí el bautismo de los aires... es emocionante.

"La ceremonia la efectuó Jorge Newbery con gran solemnidad. A las cuatro y media descendíamos cerca de la es-

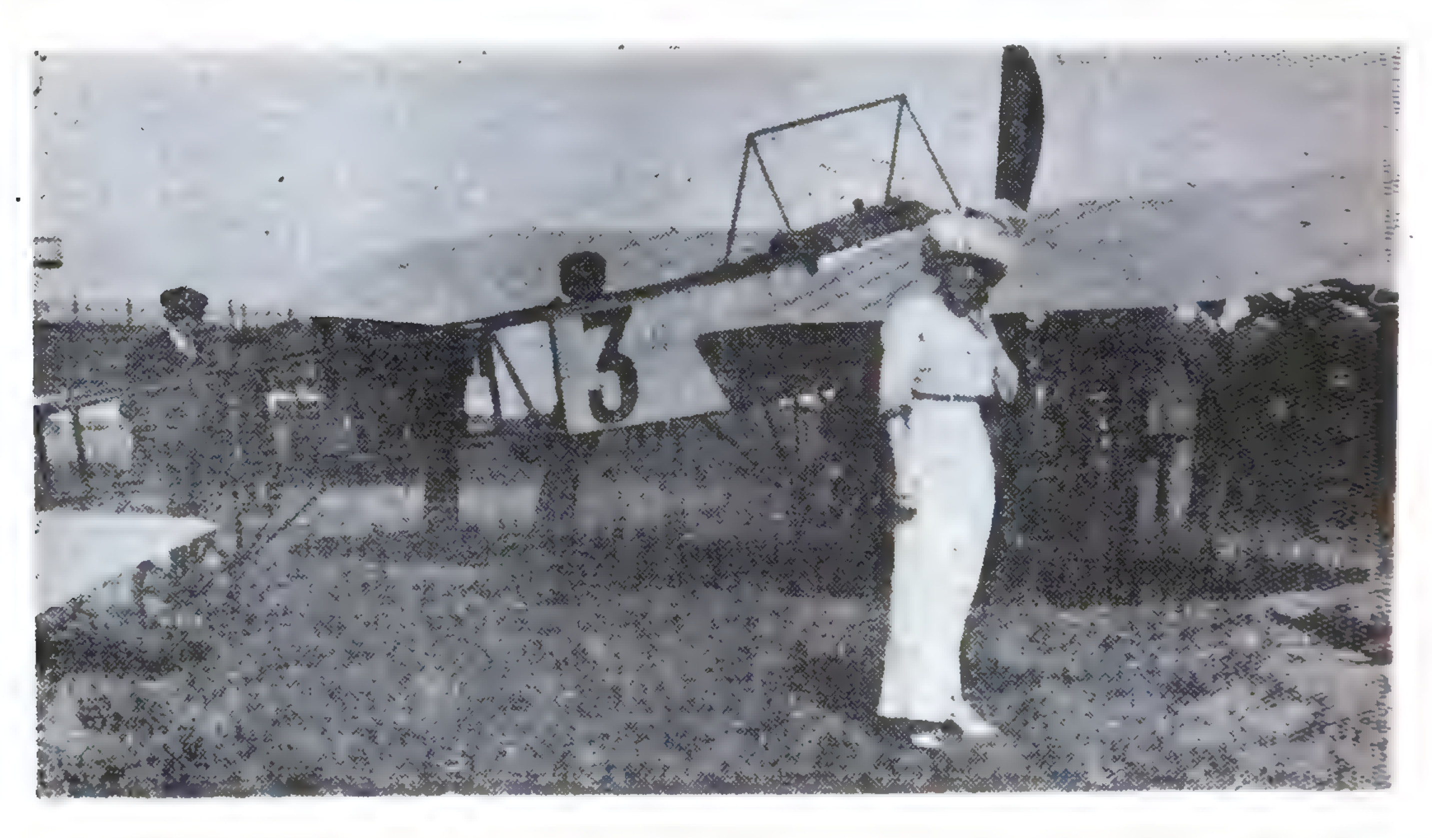
tación Wilde. Un descenso suave; no he experimentado ninguna sensación fuerte.

"Varios peones tenian el guide-rope y la canasta tocó tierra sin golpe alguno. Bajamos como de un ascensor. ¡Una maravilla!

"En un momento nos vimos rodeados por una cantidad de personas, todas muy atentas.

Pero todas no habrían de ser delicias, por cuanto el 14 de agosto de 1911 fue una fecha crucial en la trayectoria aeronáutica de Jorge, compartida con el señor Quesada a bordo del "Eduardo Newbery".

Todo el procedimiento e inflación del globo se había cumplido a plena satisfacción, pero una vez en el espacio ocurrió un hecho inesperado con respecto



La señorita Raquel Cabrera Bernet, que fue la primera mujer argentina que viajó en globo libre, posa durante una de las tantas fiestas aeronáuticas, a la que su delicada imagen agregaba gracia y belleza.

"Se empezó a doblar el globo y el ingeniero Mascias, con el 'esprit' que le es característico tenia a la orden más de cien chicos, todos encantados de ver de cerca un globo, que minutos antes era para ellos un coloso.

"Tengo la impresión más grata de este viaje encantador. Hago mis votos más fervientes por la prosperidad del Aero Club Argentino.

"¡Oh! si pudiéramos nosotros también tener un Club 'Stella' como en Francia...".

Firmado: Raquel Cabrera Bernet

al cual dijo el ocasional acompañante de Jorge Newbery:

"En el aire que él dominó le ocurrió algo muy importante para probanza de su mentada resistencia física que él se conocía muy bien.

"Ibamos con Jorge en una ascensión con el globo 'Eduardo Newbery', dándome clase para aprender el discípulo a manejar el esférico. Estábamos cerca de Alvarez Jonte en la línea del Ferrocarril del Sud, a 900 metros de altitud, con un fuerte sol radiante de mediodía. Por ello

adquiría el globo más poder ascensional. Con más calor del sol, el globo tomaba más fuerza para ascender.

"El mar, el océano Atlántico, a la altura de Samborombón lo veíamos como de un balcón, como si estuviera cerquita. El viento nos llevaba fatalmente al mar, y el programa —claro está— no nos convenía. . .

"Jorge Newbery decide descender y al tirar hacia abajo la cuerda para abrir la válvula-sopapa que cerraba el escape del gas en la parte superior del globo —la presión del gas la cerraba por sí sola— notó que la cuerda quedaba separada de la que se debía utilizar para el descenso. Sin vacilar Jorge Newbery me dio el aviso de alarma.

"Y se trepó sobre mis hombros para alcanzar el aro de madera que reúne el cordaje y la red del esférico, y en un esfuerzo estupendo entró de un salto en el esférico, en su interior, en la zona o cámara peligrosa, donde el gas hace de las suyas y que despide por el apéndice equilibrador. Cuando el sol calienta el gas —prosigue Quesada— le da más expansión dentro de la tela.

"Contuvo Newbery la respiración, usó de su destreza y consiguió tomar la cuerda interiormente y atarla de nuevo a la que debía dirigir el descenso inmediato para salvar nuestros pellejos. . .

"Todo esto pasó en contados segundos que parecían siglos. Y enfrentando a la muerte, Jorge Newbery de nuevo en la barquilla ejerció nuevamente su misión de piloto tutelar.

"Si el gas le hubiere traicionado a su resistencia física, ni él ni yo hubiésemos podido descender con felicidad. Está claro, no habríamos contado el cuento".

Cuatro horas y quince minutos después de su partida, los aeronautas aterrizaron en Bartolomé Bavio —provincia de Buenos Aires— bajo la acción de un viento cuya intensidad era no menor de 60 kilómetros por hora, en un campo propiedad del señor Francisco Hernández, ubicado muy cerca de los médanos de la costa, desde donde fueron llevados en carro, junto con el globo y todas sus pertenencias, al establecimiento San Jerónimo, situado sobre la ribera, lugar en que fueron cordialmente recibidos por los dueños de casa, D. Benjamín Muñiz Barreto y su señora esposa, Da. María Luisa Tornquist de Muñiz Barreto.

Llamó la atención de los aeronautas, el hecho de que en los montes que poblaban gran parte de las 2.200 hectáreas de la estancia se encontraran diversidad de animales, algunos exóticos, tales como antílopes, ciervos, alpacas, avestruces de Africa, cantidad y variedad de pájaros así como liebres y otros ejemplares de distintas razas, a raíz de lo cual los viajeros expresaron su impresión de hallarse en un rincón del paraíso, donde daba la sensación —dijeron— que de improviso irían a aparecer los indios quilmes.

Por supuesto que ellos no ignoraban que dicha raza no era propia de la región, sino de Tucumán, donde se habían resistido heroicamente al dominio de los españoles, pero fueron vencidos y traídos en arreo allá por 1670 hasta un lugar cercano a Buenos Aires, donde después se fundó el pueblo que nos recuerda estos hechos, cuyo nombre original fue "Reducción de los Quilmes".

En consideración a que las actividades del Aero Club Argentino estaban alcanzando una extraordinaria dimensión en cantidad y calidad, Jorge aprovechó la reunión que la Comisión Directiva llevó a cabo el 5 de setiembre de 1911, para proponer la confección de cartas geográficas especiales para pilotos aéreos y pedir a las instituciones del país, mapas que pudieran ser de utilidad en las ascensiones; lo mismo que conseguir la verificación previa y posterior de los aparatos empleados, cuando se tratara de establecer récords de altura, mediante la pertinente Oficina Meteorológica Argentina cuyo jefe era el señor *Gualterio G. Davis, quien finalmente ha*bría de organizar el Servicio Meteorológico Aeronáutico.

Más de una vez Jorge volvió a repasar cuidadosamente la carta fundamental del Aero Club Argentino, y en cada oportunidad que ello ocurría experimentaba la sensación de que algunos de sus puntos capitales no se estaban cumpliendo todavía de acuerdo con lo previsto, tales como los apartados d) y e) del Artículo 1º que decían, respectivamente:

—*Ofrecer al Ministerio de Guerra el concurso de la Asociación a fin de organizar el servicio de aerostación y aviación militar.*

—*La fundación de una Escuela y Laboratorio de aerostación y aviación militar y civil, solicitando el patrocinio del Ministerio de Guerra.*

En previsión de que un día no lejano llegara a concretarse la idea expresada precedentemente, Jorge no dejó de practicar con devoción la aerostación y la aviación, actividades mediante las cuales se daría salida a tan importante compromiso explícito contraído con la Nación.

Y si antes Jorge Newbery lo había dado todo por esa causa tan noble, a partir de aquí se consagró con tal plenitud a esa pasión irrefrenable, que alguna vez, refiriéndose a la familia manifestó con un dejo de inocultable tristeza: *"lo que lamento es que a veces me faltan horas para estar con ellos. . .".*

La progresiva intensificación de tales sensaciones interiores, desembocó finalmente en que cuando nadie, ni siquiera él mismo lo hubiera imaginado, debió resolver valientemente esa situación extrema que de buenas a primeras lo dejó solo frente a la vida.

. . . .

El duende misterioso que mueve inexorablemente el destino de los seres humanos, había consumado su obra magistral, al disponer que a partir de ahí, Jorge Newbery pertenecería, prioritariamente, a ese nuevo mundo que se estaba construyendo al conjuro milagroso de la aeronáutica. . .



En determinado momento la aeronáutica fue tan popular, que una rotisería se atribuyó ser la de "los aviadores".

CAPITULO LXVI

Envuelto sutilmente por el velo de sus pensamientos, pero sin dejar de percibir la realidad del momento que estaba atravesando, el 24 de setiembre de 1911 Jorge Newbery ascendió desde el Parque Aerostático a bordo del globo "Buenos Aires", acompañado por los señores Lisandro Billinghurst y Carlos Bado, con los que después de 6h. 51m. aterrizó sin novedad en la localidad de Saladillo, donde una vez más no sólo asombró a quienes tuvieron el privilegio de presenciar por primera vez un hecho tan poco frecuente, sino también que despertó vocaciones con raíces profundas entre la juventud asistente, que en forma manifiesta le expresó su entusiasmo de distintas maneras.

Y por qué no suponer que allí mismo, en el lugar de su nacimiento ocurrido el 19 de abril de 1893, pudo inflamarse de entusiasmo el corazón de aquel joven de 18 años que con el tiempo llegaría a ser el ilustre Precursor de la Aeronáutica Argentina, ingeniero Ambrosio Luis Vicente Talavella.

Cuando regresó a la Capital Federal, Jorge se enteró que en Campo de Mayo se estaban desarrollando ejercicios militares y entonces su determinación de ofrecer colaboración fue inmediata.

Con respecto a su intervención en dichos ejercicios, corresponde subrayar que nuestro personaje atrajo nuevamente la atención pública y de los poderes del Estado, mediante una recordada ascensión que fue la determinante de ese interés.

En setiembre de 1911 —como decíamos— se realizaban maniobras militares en el lugar mencionado y por tal motivo Jorge Newbery ofreció al Ministerio de Guerra todo lo que disponía el Aero Club Argentino, para aplicarlo a los ejercicios militares referidos.

El general Gregorio Vélez aceptó complacidísimo y le notificó a Newbery que el jefe del Estado Mayor tomaría las medidas pertinentes, a fin de que el personal participante practicara en la oportunidad todas las observaciones posibles.

El 30 de setiembre, día propuesto para la salida, Newbery inició la ascensión en el Parque Aerostático a bordo del globo "Patriota", acompañado por los señores Alberto Mascías y Manuel Ramos Vivot.

El globo se elevó a las 3 de la tarde impulsado por un fuerte viento que lo llevaba hacia el Oeste.

Newbery anhelaba certificar con el ejemplo práctico, cómo era posible conducir un globo libre hasta un punto determinado anticipadamente, y Campo de Mayo era su objetivo.

"Sobre Villa Ballester —comentaban las crónicas— Jorge Newbery comenzó a efectuar las maniobras que eran absolutamente indispensables para que el globo llegara al lugar donde se cumplían los ejercicios referidos. Un oportuno deslastre hizo ascender al esférico 200 metros más y entonces un viento NE. los llevó hasta el mismo Campo de Mayo.

"Newbery atento a la cuerda de desgarre mientras Mascías y Ramos Vivot aguardaban sus órdenes para arrojar el ancla. Abajo los jefes y oficiales seguían asombrados las maniobras del gran ae-

ronauta y arrojada el ancla en el momento que Newbery lo consideró oportuno ésta se afirmó en un riel, al tiempo que tirada la cuerda de desgarre, el 'Patriota' se recostó en la tierra mansamente. El viaje tuvo 40 minutos de duración, pero su epílogo certificó la admirable maestría del piloto.

"En la Escuela de Tiro que dirigía el teniente coronel Agustín P. Justo, fueron cumplimentados los aeronautas".

Días después el Ministro de Guerra dirigió al ingeniero Jorge Newbery el siguiente despacho: *"He tenido el agrado de recibir su atenta nota de fecha 2 del corriente —octubre— por la que se sirve comunicarme el resultado obtenido en la ascensión del globo 'Patriota',*



Jorge Newbery en la paz de su biblioteca de la calle Las Heras. En su mano derecha sostiene un habano. No era común que fumara, pero cuando lo hacía consumía cigarros "Partagás", cigarrillos Ideales "de treinta" o cargaba su pipa con tabaco de buena marca.

realizada el día 30 de setiembre ppdo., al finalizar los trabajos prácticos que realiza la Escuela Superior de Guerra en Campo de Mayo.

"Con este motivo me es muy grato felicitar en Ud. a los distinguidos miembros que forman esa Asociación, por el plausible empeño demostrado para utilizar los elementos con que cuenta, en los ejercicios que se han practicado, no dudando que este primer ensayo será de benéficos resultados para demostrar la utilidad y los servicios que ese Club puede aportar a nuestra institución armada, en el caso que ellos fueran requeridos".

El éxito obtenido en la circunstancia precedente representó un significativo estímulo para todos los componentes del Aero Club Argentino, por las perspectivas que asomaban con respecto a un futuro que los más optimistas suponían inmediato.

No nos extraña que el éxito haya coronado tal empresa, por cuanto todos los actos de Jorge estaban signados por las reglas más estrictas de la ingeniería, y tal sello que lo identificaba estaba impreso en todas sus realizaciones concretadas con precisión matemática.

A partir de aquí algunos acontecimientos parecieron inclinados a converger en favor del engrandecimiento de la institución que tanto venía bregando por la aeronáutica, a tal punto que como consecuencia de su liquidación decidida el 5 de mayo de 1911, la Compañía Aérea Argentina fue ofrecida en venta al Aero Club Argentino, cosa que el 3 de octubre de 1911 Jorge Newbery expuso en reunión de Comisión Directiva, diciendo que el representante de dicha empresa había ofrecido a la entidad que presidía, las instalaciones y aeroplanos que aquélla tenía en su campo de aviación situado en El Palomar *"mediante una suma*



Newbery, Ramos Vivot y Mascías a poco de descender en Campo de Mayo, en el punto exacto que Jorge había prefijado para el arribo. Lo acompaña el teniente coronel Horacio Kretzschmar junto con personal afectado a los ejercicios de tiro que se desarrollaban en esa oportunidad.

sensiblemente rebajada del valor efectivo, en razón de que dicha compañía está en vísperas de su disolución", a lo que el señor Duclout manifestó que tenía entendido que el Ministerio de Guerra proyectaba levantar los arsenales militares en el sitio ocupado por la Compañía Aérea, por lo que probablemente el citado Ministerio solicitaría la entrega de ese campo, por lo que convendría, antes de tomar ninguna determinación, ver si los terrenos de El Palomar cuya cesión de contrato con el Estado, también ofrecía la Compañía Aérea, permanecerían algunos años más sin ser ocupados por el gobierno, pues de lo contrario no se podría entrar en ningún arreglo. Además creyó conveniente ver los balances, presupuesto de gastos y demás, a fin de encarar el asunto como correspondía.

El señor Hentsch que se encontraba presente en la reunión en representación de la Compañía Aérea Argentina, prometió enviar los documentos que habrían de ilustrar a la Comisión Directiva, la que volvería a tratar el asunto en otra sesión.

El día 24 del mismo mes y año, Jorge Newbery manifestó en rueda de miembros del Aero Club, que había recibido desde Europa una carta del señor Barreteau, empresario del aeródromo de Villa Lugano, por la que le hacía saber que debido a su mal estado de salud le sería imposible volver a la Argentina, y en vista de ello presentaba al señor L. Durand, quien tenía instrucciones para liquidar los hangares que había hecho construir en aquel aeródromo.

Con respecto a ello se resolvió entrevistar a los señores Testoni, Chiesa y Cía., propietarios del terreno en que estaba el aeródromo para ver si les convenía adquirir esos hangares, considerando que podrían ser comprados a bajo precio, por ser más conveniente a los vendedores entrar en esa forma de arreglo que desarmarlos y venderlos como madera suelta.

Tratado también en esa reunión el asunto de la Compañía Aérea Argentina que había remitido los balances, presupuesto y demás, Jorge Newbery dijo que había tenido oportunidad de hablar con el Ministro de Guerra, quien le manifestó que los hangares de dicha Compañía los compraría el Ministerio para cedérselos al Aero Club Argentino.

En seguimiento de Jorge Newbery fuera del ámbito aeronáutico, nos encontramos con que por entonces era el feliz propietario de un automóvil marca Brassier, que compró a sus representantes en Buenos Aires, la firma *"Mestre et Blagté S. A. —Automóviles-Accesorios-Aviación—"*, instalados en la calle Santa Fe Nº 1072.

Dicho automóvil estaba equipado con motor de 120 HP y transmisión a cadena, el que por ser sumamente veloz lo decidió a participar en algunas competencias, entre las que destacamos la carrera que tuvo lugar en ruta abierta contra el famoso corredor Ignacio del Carril, al que venció con un promedio de 133,300 kilómetros por hora el 18 de noviembre de 1911.

Dicha prueba de velocidad disputada en el tramo Olivos-San Isidro, fue controlada oficialmente por el Automóvil Club Argentino, en cuyas oficinas centrales nos fueron provistas las informaciones y mostradas las constancias que certifican lo antedicho.

"Jorge compró después un 'Grégoire', cuyos representantes eran 'Anasagasti, Travers y Gálvez', instalados en la calle Arenales Nº 1086 de la ciudad de Buenos Aires. A dicho automóvil más de uno le llamaba equivocadamente el 'Panhard y Levassor", y la tapa de su radiador —nos apunta Ricardo Joost Newbery— estaba adornada por el simpático detalle en bronce, de un vigilante con los brazos extendidos. . .".

Con dicho automóvil se lo vio pasear más de una vez por Palermo con la cabeza cubierta por una gorra común, llevando en calidad de acompañantes a parientes y amigos, pero preferentemente su sobrina Elvira María Lola (Beba) y

a su hermanito Ricardo, hijos ambos de su querida hermana Elvira Teresa, casada con D. Ricardo Joost Llambí.

Otras veces se lucía acompañado por su perro "King", un vigoroso bull-dog inglés, por el que sentía un particular afecto.

También condujo otros automóviles con los que participó en importantes



Con este automóvil Jorge participó reiteradamen e en carreras y raids. Nótese la cuerda que descansa en el estribo, junto a la rueda de auxilio.

raids, cuyas exigencias podrán imaginarse fácilmente con sólo recordar la gruesa cuerda ubicada sobre uno de los estribos para ser utilizada eventualmente como *"cuarta"*.

La creciente intensidad del tránsito de vehículos en la ciudad de Buenos Aires, originó la imposición de su ordenamiento mediante los agentes de policía de los servicios de calle y la creación en 1911, de la Sección Tráfico.

En los primeros tiempos las indicaciones se realizaban con simples movimientos manuales, no siempre percibidos por los conductores.

Para una mejor visualización y a iniciativa del jefe de la Sección aludida, se adoptó el uso del bastón blanco que se sostenía con la mano derecha, con el agregado de guantes de igual color.

Dicho personal —que a causa del bastón se los llamó "varitas"— recibió instrucción adecuada, difundiéndose el código de señales mediante una publicación especial destinada a los conductores de vehículos.

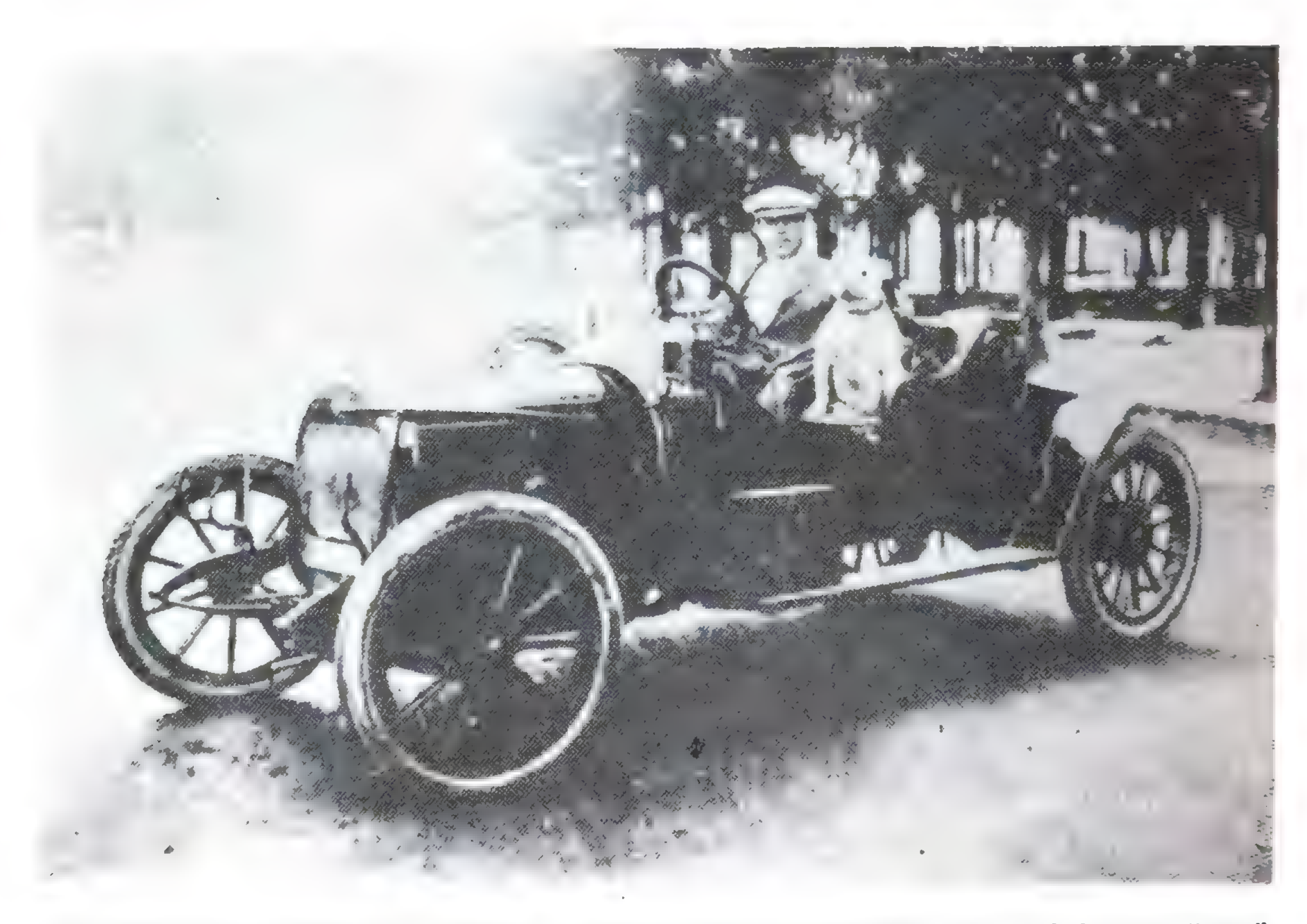
Algunos historiadores han manifesta-

do que Jorge Newbery practicó también motociclismo en forma intensa, llegando a medirse contra figuras de la talla de Raúl Riganti; Ernesto Blanco y Antonio Gaudino, quienes como se recordará llegaron a ser verdaderos ídolos del automovilismo deportivo.

No obstante la preocupación de Jorge por solucionar a conveniencia del Aero Club los ofrecimientos del señor Barreteau y la Compañía Aérea Argentina, supo hacerse del tiempo necesario para colaborar con la Sociedad de Damas de San Vicente de Paúl, quienes mediante entrevistas personales le solicitaron el concurso de cuanto globo se dispusiera, a fin de presentar un espectáculo mediante el cual se pudieran recaudar fondos con fines benéficos.

El festival —que luego se lo llamó de los *"globos floridos"*— se llevó a cabo el 19 de noviembre de 1911 en la Sociedad Sportiva, que facilitó sus instalaciones, lo que epilogó con el éxito esperado.

Participaron tripulaciones entusiastas y eficaces al mando de cuatro aeróstatos que habían sido convenientemente adornados, en concordancia con la primavera que se había hecho presente en todo su esplendor como contribución a tan grato acontecimiento.



Jorge Newbery al volante del "Gregoire", posa en Palermo acompañado por su fiel amigo "King".
Foto: Archivo General de la Nación.

A fuerza de releerlos Jorge Newbery recordaba poco menos que de memoria todos los puntos claves de la carta fundamental del Aero Club Argentino, y apoyado en ellos se entrevistó con el Ministro de Guerra, general Gregorio

Vélez, a fin de apreciar cuál era el espíritu imperante en esos momentos con respecto a la creación del arma aérea, pero su desilusión no pudo ser mayor al escuchar de labios del más alto jefe militar del Ejército, aquella frase breve pero terminante que recogió la historia:

"El gobierno observa con placer sus proyectos, pero en las actuales circunstancias no está en condiciones de sostener una escuela de aviación por carecer de fondos."

No sólo Newbery quedó profundamente preocupado ante tal situación, sino que ello repercutió también en el ánimo de ciertos militares, al advertir que entonces no tenía objeto alguno la sacrificada y costosa preparación de aquellos oficiales que ya practicaban vuelos con avión, si ello no derivaba después en apoyo de las armas a las cuales estaban afectados.

Tales reflexiones cabían plenamente y eran aplicables en especial a los tenientes Goubat y Escola, quienes estaban imbuidos de gran interés y entusiasmo por integrarse a una eventual arma aérea nacional, de lo que dieron reiteradas muestras cuando las circunstancias los pusieron en el difícil trance de afrontar y resolver situaciones de riesgos extremos jamás imaginados.

Por tal causa y con el más elevado propósito, salió a la palestra un joven oficial del Ejército argentino, el teniente Aníbal Brihuega, quien con respecto al tema que tanto le preocupaba, se expresó a través de la Revista Militar Nº 227, con toda firmeza, abogando por la implantación de la aviación militar en el país mediante el uso de los siguientes términos:

"Si las maniobras francesas de 1910, en la región de Picardía en la que operaron ocho aeroplanos y tres dirigibles, demostraron la enorme superioridad de un ejército que hace empleo de las máquinas voladoras, la actual guerra ítalo-turca lo hace ver en forma práctica y tal que no admite réplica alguna.

"Italia, con su escuadrilla de aeroplanos, a la que unirá algunos dirigibles, ha podido ser la primera nación que los ha llevado a la guerra y en esta ha obtenido y obtiene los medios de información necesarios sobre el terreno, marcha, fuerza y situación del enemigo, que no conseguiría, en manera alguna, con los mejores servicios de caballería e infantería exploradoras."

Después de algunas estimaciones que no viene al caso transcribir, agregaba el teniente Brihuega:

"Es cierto que tuvimos un cuarto de hora de esperanza y que los hangares de El Palomar prometieron un buen futuro, que con seguridad lo hubiéramos palpado en los últimos ejercicios del Campo de Mayo, a los cuales se adhirieron aviadores civiles que no pudieron maniobrar."

. . . .

"Hemos visto en el país, en el transcurso de breve tiempo, la implantación de tantas maravillas científicas que una más sólo atrae la atención momentáneamente. Se habla mucho del aviador mientras se le ve en el espacio, se piensa poco de la misión del aparato y casi se olvida del aparato y del aviador cuando éste ha terminado su vuelo. Y estas ideas se encarnan más de lo que fuera menester."

Luego proseguía:

"Un aeroplano bueno, tipo Nieuport, que ha sido vencedor entre los muchos que se presentaron al concurso militar francés que se acaba de cerrar, cuesta unos veinte mil pesos."

"Un pequeño número de ellos, más dos biplanos de un precio en mucho inferior y que servirían para aprendizajes, constituiría la base de nuestra flota aérea. Adoptada oficialmente la aviación en la República, la instalación de ella traería como consecuencia un nuevo

mercado para los productos de las casas constructoras de estos artículos, puesto que su empleo no está limitado solamente a militares. Esas mismas casas constructoras enviarían sus personales competentes, pilotos y mecánicos que se encargarían de ponernos al corriente del manejo de sus aeroplanos."

"No es un recargo abrumador para nuestro presupuesto el mantenimiento de una Escuela de Aerostación y Experimentos, y mucho menos cuando los provechos que se podrán obtener no tienen precio."

"La formación del personal en las escuelas extranjeras tiene sus ventajas; reportaría una economía ilusoria pero se ganaría en cuanto a experimentos."

"Un curso completo de aviación práctica en París, no cuesta mucho más de quinientos pesos moneda nacional. Un grupo de oficiales enviados como alumnos, serían los profesores a su regreso. La elección de estos oficiales no sería solamente voluntaria; se tomarían en cuenta sus aptitudes militares, pues más de una vez tendrán que hacer apreciaciones que requieran el conocimiento exacto del empleo del terreno para la guerra."

"En una u otra forma se debe resolver este asunto; el punto capital está en la más pronta realización de la obra."

Tal el artículo del teniente Aníbal Brihuega, que a nuestro criterio no necesita el agregado de comentarios.



Tres grandes amigos con idéntica vocación: Paillette, Newbery y Mascías.

❖

CAPITULO LXVII

Ya nos encontramos en 1912 y después de computar estadísticamente el Aero Club Argentino la actividad individual de todos sus aeronautas, llevada a cabo durante el año anterior, resolvióse otorgar a Jorge Newbery una medalla de oro que tenía grabada la siguiente inscripción:

JORGE NEWBERY

Récord mayor tiempo en el aire

por el año 1911
28h.51m.

AERO CLUB ARGENTINO

Durante la reunión en que se resolvió el otorgamiento de ese grato recuerdo, seguramente su destinatario no se encontró presente, pero al recibir tan importante distinción creyó oportuno reconocer en el gesto, el profundo afecto de sus amigos, a los que agradeció en términos que por sobreentendidos no necesitan transcripción.

A principios de este nuevo año Jorge fijó su domicilio particular en la calle Las Heras Nº 2937 de la ciudad de Buenos Aires, exactamente enfrente de la hoy desaparecida Penitenciaría Nacional donde vivió rodeado de todas sus pertenencias y elementos que aun no siéndolo, apuntalaban con su sola presencia los sueños más vehementes de su vida, convirtiéndose aquello en un refugio donde sin ninguna clase de interferencias podía concentrarse en la meditación y el estudio.

Jorge Newbery solía sentarse en un amplio sofá tapizado en cuero, que tenía como fondo y más arriba, a manera de permanente centinela, una estatua que simbolizaba al Icaro legendario.

Pues bien; alrededor de 1970, dicho sillón fue donado al Aero Club Campana por su depositario, el Sr. Jorge Joost Newbery; y en cuanto a la obra escultórica referida, que era una réplica a escala del monumento erigido en Saint Cloud (Francia) en homenaje a D. Alberto Santos Dumont, se encuentra en poder del Aero Club Argentino, destinatario lógico y custodio indiscutido de tantas glorias aeronáuticas.

Dicha obra preside la "SALA JORGE NEWBERY" ubicada en el aeródromo de la mencionada Entidad.

Su autor fue George Colin y presenta en la base un sello de fabricación, donde puede leerse:

"SINDICAT des FABR. de BRONZES 1818
UNIS France"

Le acompañan tres números a saber: arriba a la derecha el *'10'*, abajo a la izquierda el *'20'* y seguidamente el *'919'*.

Debido a la enorme cantidad de actividades desarrolladas por Newbery y al escaso tiempo disponible para permanecer en su domicilio que lógicamente debía ser cuidado y atendido, se vio obligado a utilizar los servicios de alguna persona de extrema confianza, distinción que recayó en la señora María Luisa Mercedes Quijano de Caruccio, madre de dos hijos, que hizo honor a las esperanzas en ella depositadas.

Por entonces llegó al país, procedente de Inglaterra, Lord Lonsdale, persona muy afecta al boxeo. En conocimiento de ello el Buenos Aires Boxing Club lo invitó para presenciar un programa boxístico a desarrollarse en sus instalaciones, con la intervención en uno de los encuentros, de los destacados pugilistas locales Mongiardini y González Acha, de la categoría semipesados.

También, pero por cuerda separada agrado previas disculpas al ilustre invitado, que aceptó el trance con una amable sonrisa.

Tras ardoroso combate cuya paridad exigió se lo prolongara en un round suplementario, Mongiardini derrotó a su oponente por puntos, según lo decidieron los jurados.

Entre los presentes se encontraban el barón Antonio de Marchi, el ingeniero Alberto Mascías, el famoso boxeador



Mr. Lonsdale —con moño al cuello—, de Marchi, Mascías, el Dr. Enrique de Cires, Jorge Newbery y otros, junto con un grupo de pugilistas, en el Boxing Club Buenos Aires.

Jorge fue invitado y ubicado a la vera de Lord Lonsdale, desde donde presenció en tan grata compañía la mayor parte del espectáculo.

Y dijimos "la mayor parte del espectáculo", por cuanto al subir al ring los boxeadores mencionados, las autoridades del Boxing Club invitaron a Jorge a que ascendiese al cuadrado para dirigir el combate, lo que hizo con el mayor

Paddy McCarthy y otros.

Prueba de que Jorge supo mantener intactas sus activas relaciones con diversas disciplinas deportivas, la da el hecho de que el 14 de enero de ese año intervino en una carrera organizada por el "Sailing Club", al mando de su recordado cútter "Snaper", aspirando a inscribirse como triunfador en la "Copa Fritzsch", pero cuando habían transcu-

rrido solamente diez minutos y medio de navegación, el cútter que hasta ese momento iba magníficamente colocado zozobró influido por la fuerza y contraste de los vientos, viéndose obligado su único tripulante a echarse al agua y nadar próximo al casco, hasta ser rescatado por personal embarcado en una lancha de motor que también recuperó la embarcación.

Poco después, el 18 de enero de 1912, se le hizo entrega del premio de altura, que le otorgó el Aero Club por lo realizado durante su ascensión nocturna llevada a cabo el 7 de enero del año anterior, en oportunidad del viaje efectuado hasta Maciá (Entre Ríos) a bordo del globo "Eduardo Newbery", oportunidad en que alcanzó 3.400 metros, certificados por el correspondiente diagrama barográfico.

El 29 de enero de 1912, ante el inspector de justicia actuante, Dr. Justo López de Gomara (hijo), se reunió la Comisión Directiva y un numeroso grupo de socios del Aero Club, a los efectos de elegir sucesores de la misma.

Por moción del socio Eduardo Bradley, la asamblea reeligió a la totalidad de los miembros de la Comisión anterior, por un nuevo período de gobierno de la Institución, oportunidad en que pidió la palabra el ingeniero Jorge Newbery y al serle concedida dijo entre otras cosas:

"Por mi parte y perdonad que me personalice, he contribuido con todo mi anhelo a marcarle rumbos definitivos a la Institución, para retribuir no sólo la con-



Baile de disfraz llevado a cabo en el Tigre Hotel, en febrero de 1912. De izq. a der.: Sr. May Haesl; Sra. Paulina Zarnasi de Bormanis; Ing. Jorge Newbery; Sr. Augusto Marcó del Pont; Sra. María Elvira de la Torre Urizar de Marcó del Pont y Dr. Rafael Castillo.

Foto: Archivo General de la Nación.

fianza y el honor que me habéis dispensado al reelegirme presidente, sino también para satisfacer el íntimo y vehemente deseo de que en nuestro país exista siempre este Aero Club, ya presidido por mí o por otro de los tantos entusiastas con que contamos y de quienes mucho espero y confío.

"Y aprovecho esta oportunidad para declararlo muy alto: yo nada habría podido realizar sin la colaboración y el estímulo de la pequeña falange que me comprendió, tendiéndome realmente la mano, apoyándome decididamente, compartiendo los peligros y las críticas, de lo que consideraba una notoria e incomprensible insensatez. Pero lo poco que hemos hecho es nada en comparación con lo que nos resta por hacer".

Las últimas palabras de Jorge Newbery no necesitan ser puntillosamente analizadas, para comprender cuáles eran sus esperanzas en torno al futuro que todos soñaban.

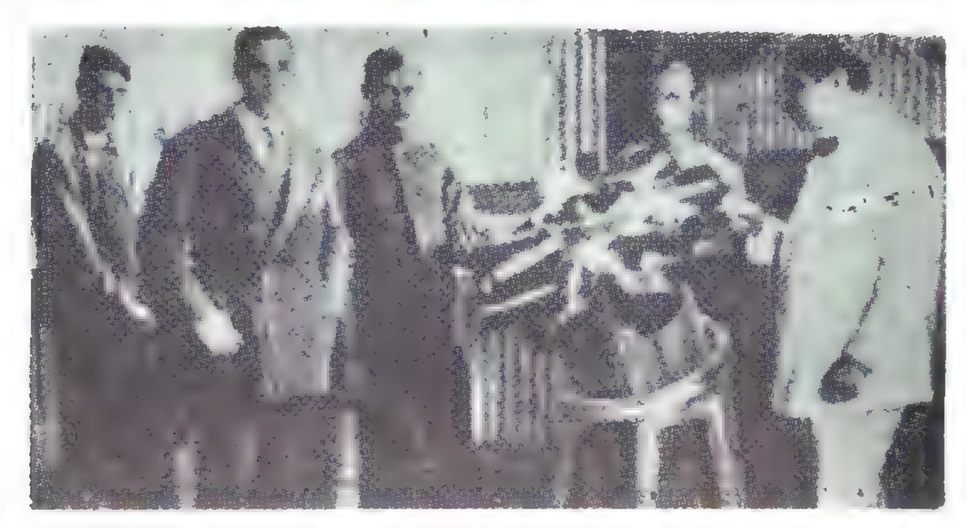
Pocos días después Jorge donó de su peculio al Club Atlético Huracán, la suma de 75 pesos con destino a la compra de casacas para sus jugadores, demostrando con ello que no se había olvidado de dicha Institución, por la que más tarde medió ante las autoridades del fútbol argentino, para la habilitación definitiva de su campo de juego.

El día 30 de enero Jorge recibió por primera vez instrucción de vuelo a bordo del "Sommer", un biplano biplaza, único en su tipo que transitó por el cielo de nuestro país. En la oportunidad fue su instructor D. Marcel Paillette, precisamente el aviador que había traído al "Sommer" en 1910, el cual se trataba de un modelo semejante, en líneas generales, al Henry Farman, y estaba equipado como la gran mayoría de éstos, con motor rotativo "Gnome" de 50 HP.

Al mando alternativo de aviones y aeróstatos, Jorge realizó a bordo del "Cóndor", el 11 de febrero de 1912, una ascensión desde el Parque Aerostático, acompañado por Billinghurst, el que se prolongó por un tiempo cuya duración no está fidedignamente documentada, pero que concluyó sin novedad en el barrio porteño de Villa del Parque, cuya población escasa en aquella época, se agrupó para celebrar alborozada tan amable cuanto inesperada visita.

En marzo de 1912, poco antes de finalizar en nuestro hemisferio el período estival, se organizó y llevó a cabo una "Semana de Aviación" en el Hipódromo Nacional, en la que participaron los pilotos franceses Rolland Garrós, Renato Barrier y Edmund Audemars, cuya permanencia en el país no sería muy prolongada.

No obstante Jorge Newbery volvería a encontrarse con ellos bajo otras circunstancias y otros cielos...



Antes de ser puesto en vuelo, cada motor era inspeccionado minuciosamente.

CAPITULO LXVIII

Las consideraciones hechas públicas por el teniente Brihuega no pasaron desapercibidas en los ámbitos populares y oficiales, por cuanto su contenido era un abierto desafío al "ser o no ser" de la aviación militar argentina.

Los círculos castrenses reaccionaron también de distintas maneras, y en ese ambiente tocóle a un ilustre oficial de nuestro Ejército, el mayor (R) D. Arturo P. Luisoni, lanzar en los primeros días de abril de 1912 una iniciativa que fue recogida por el pueblo con gran entusiasmo.

Se trataba de adquirir un dirigible que, según su opinión, sería base de nuestra flota aero-militar, a constituirse mediante una gran suscripción popular.

Cuando de acuerdo con los ecos obtenidos advirtió que su idea era realizable, el mayor Luisoni puso de inmediato esa inquietud en conocimiento del barón Antonio de Marchi, con miras a que éste se la transmitiese al señor Ministro de Guerra.

La circunstancia de que tan elevado propósito no fuera sometido previamente al juicio de Jorge Newbery o que por lo menos no se le solicitara su intervención directa, la explica el hecho de que el mayor Luisoni tenía conocimiento de la negativa ministerial a las anteriores sugerencias de Jorge.

El barón de Marchi poseía también gran prestigio por ser uno de los tantos extranjeros que honraban a nuestro país mediante el trabajo, el deporte y su indiscutido don de gentes. Por otra parte de Marchi era hijo político del anterior presidente de la Nación, el teniente general Julio Argentino Roca (1843-1914) por estar casado con su hija María, lo que, lógicamente, llegado el caso le facilitaría el acceso a una entrevista de alto nivel.

Dicho caballero aceptó con mucho agrado la sugerencia del mayor Luisoni, y fue así como el 13 de abril de 1912, después de intercambiar interesantes puntos de vista con Jorge Newbery, se entrevistó con el Ministro de Guerra para darle a conocer el proyecto de aquel militar, consistente en la emisión de 1.500.000 tarjetas postales alegóricas que se venderían a 20 centavos cada una, a cuyo monto ideal estimado en 300.000 pesos se le deducirían los gastos que demandara su ejecución, lo que dejaría un saldo razonable para el cumplimiento exitoso de la iniciativa en cuestión.

Permítasenos abrir aquí un pequeño paréntesis, para destacar que las anteriores gestiones iniciadas por el Aero Club Argentino ante la Federación Aeronáutica Internacional, habían arraigado firmemente en el seno de la misma, por cuanto en una reunión llevada a cabo por la Comisión Directiva del Aero Club el 19 de abril de 1912, su presidente, Jorge Newbery, manifestó la necesidad de considerar el pedido de aquella entidad internacional, en el sentido de informarle a la brevedad cuáles eran los aeródromos oficialmente reconocidos en nuestro país, ya que si bien se efectuaban vuelos en el terreno de la Sociedad Sportiva Argentina, ésta había sido descalificada una vez como campo de aviación, razón por la cual se resolvió informar que solamente estaban oficializados los aeródromos de Villa Lugano y El Pa-

lomar, como únicos aptos para efectuar vuelos, con lo que este aspecto quedaba internacionalmente resuelto.

De la contestación del general Vélez a de Marchi, se desprende que lo tratado en su anterior entrevista con Newbery le había interesado vivamente al Ministro, porque en caso contrario no le hubiese dicho a su visitante, que *"de su conocimiento, de los estudios realizados y de los informes obtenidos, se deducía que los aeroplanos eran preferibles al dirigible y que en ese sentido se debían emprender los trabajos pertinentes"*.

En cuánto a la iniciativa de la que era portador de Marchi, el Ministro le manifestó que anteriormente había recibido un ofrecimiento directo del Aero Club, que agradeció, aunque declinándolo por razones económicas, pero que en el caso de que tamaño esfuerzo fuese solventado por el pueblo, no había inconveniente en aceptarlo.

Cuando de Marchi le informó al mayor Luisoni el resultado de su gestión, éste no dejó de reconocer que cualquiera fuese el material a adquirirse, por lo menos se produciría la impostergable apertura hacia la meta deseada.

Posteriormente de Marchi se reunió con Newbery y como consecuencia de dicha entrevista, ambos se pusieron de inmediato a trabajar de común acuerdo en el trazado de un plan inicial, al que sucederían otros a medida que se fuesen dando las condiciones apropiadas.

Entonces comenzó la formidable labor de Jorge Newbery, cuyo dinamismo y simpatía reconocidos por todas las clases sociales; su conocimiento profundo de los problemas de que se trataba; su certera visión del porvenir que aguardaba a la aviación y su admirable tenacidad, fueron sin duda alguna las razones del éxito obtenido en la ardua tarea que cumplió infatigablemente, sin desmayos y con desinterés personal poco común.

En nombre propio y del Aero Club Argentino echó mano de todos los recursos que tuvo a su alcance, sin medir esfuerzos ni distancias, señalando con exaltación patriótica la necesidad de que nuestro país no quedara postergado en cuanto se relacionara con su potencia militar, mediante la incorporación del moderno factor de poder que se llamaría en adelante, *"la quinta arma"*.

Pero dio el ejemplo sacrificando lo propio, antes de requerirle sacrificios a los demás.

Como respuesta a tan grande empeño, en el breve lapso transcurrido hasta el 20 de abril de 1912, una de las empresas entrevistadas, la de los hermanos Piccardo y Cía., se dirigió por intermedio del Aero Club Argentino al Ministro de Guerra, a los efectos de ofrecer en donación un avión militar, a los fines propuestos.

Los acontecimientos se fueron sucediendo vertiginosamente y fue así como el 23 de abril de 1912, el excelentísimo vicepresidente de la Nación en ejercicio del Poder Ejecutivo, Dr. Victorino de la Plaza, suscribió un Decreto que fue publicado en el Boletín Militar Nº 3246, Primera Parte, aceptando y agradeciendo dicha donación y designando a la vez una comisión compuesta por el jefe de la Secretaría del Ministerio de Guerra, coronel D. Martín Rodríguez; el presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery y el aviador Teodoro Fels —calificación anticipada por cuanto se recibiría de tal un mes después— *"para que previos los estudios del caso asesoren al Ministro de Guerra con respecto al tipo de aeroplano militar que convenga adquirir, y accediendo a lo solicitado por los donantes, el aeroplano que se adquiera será bautizado con el nombre de 'Argentina' "*.

Realizados los estudios pertinentes la citada Comisión se expidió a favor del avión Nieuport.

"Para llegar a esta conclusión —dijeron— la junta ha tenido en cuenta los resultados y la enseñanza que ha proporcionado el concurso militar en Francia, celebrado a principios de octubre del año pasado (1911), bajo los auspicios del Ministerio de Guerra de ese país.

"El monoplano Nieuport triunfador en el gran concurso, llenó las cláusulas exigidas en el reglamento preparado al efecto por una comisión militar que presidió el general Roques. La bondad del aparato fue puesta a prueba con la exigencia de las condiciones siguientes: ser construido en Francia, lo mismo que el motor; recorrer 300 kilómetros en circuito cerrado y sin escalas; conducir durante ese trayecto 300 kilos de carga útil, sin contar las materias consumibles, esencia, aceite, agua, para realizar el viaje; poseer tres asientos, tener una velocidad propia mínima de 60 kilómetros por hora, aterrar sin dificultades en campos trabajados, praderas, tierras labradas y partir en seguida; poseer facilidades en la construcción que permitan conducirlo por calles, vías férreas, etc., y ser montable y desmontable con suficiente rapidez.

"Como condiciones deseables se señalaba: comandos dobles, elevarse por las solas maniobras que se efectúen desde a bordo y poseer delante del observador un campo visual tan grande como sea posible".

"Sometido a las siguientes pruebas eliminatorias, respondió con precisión: tres vuelos con 300 kilos de carga, aprovisionamiento completo, de un punto dado a un terreno de aterrizaje fijado de antemano. Después de estos vuelos, el aparato volvió a partir demostrando que puede tornar a elevarse; un vuelo con carga integra, con regreso al punto de partida, sin escala, y desarrollando una velocidad de 60 kilómetros; dos vuelos de altura con plena carga. El aparato, como se exigía, se elevó a 500 metros del suelo en menos de 15 minutos. Finalmente se efectuó un viaje de 300 kilómetros con carga completa de 300 kilos".

EL APARATO

"El aparato Nieuport debe sus éxitos a su misma construcción detenidamente estudiada, y a su reducción al mínimo de las resistencias pasivas. El esqueleto del aparato es de sección cuadrangular y constituido por cuatro largueros de fresno, unidos por montantes e hilos de hierro. Todo el 'fusselage' se halla cubierto con tela, presentando perfiles menos resistentes, destinados a facilitar el deslizamiento de las corrientes aéreas y a suprimir las resistencias representadas por los tensores y montantes. La parte anterior se encuentra reforzada por dos tubos de acero de forma ovoide, constituyendo la armadura. Una concavidad especial recibe el motor. Los depósitos y todos los órganos accesorios, lo mismo que los asientos, se encuentran ubicados hacia adelante, detrás del motor y no muy cerca del matacentro, lo que permite una manejabilidad excepcional. El ala de doble curvatura, es trapezoidal con ángulos redondeados en los extremos y abiertos en diedros poco acentuados. Si bien resultan muy livianas son extremadamente robustas, al extremo de apoyarse bruscamente sobre el suelo, en el curso del aterraje, sin mayor sufrimiento. La estabilidad se encuentra asegurada por la misma forma del 'fusselage' por una emplomadura fija a la cual sigue el timón de profundidad, o por una fila e independiente a la que se agrega una travesera cruciforme, a dos planos, de profundidad y dirección, respectivamente".

"El timón de profundidad puede ser cruciforme, haciendo cuerpo con el de dirección, o independientemente. En este último caso está formado por dos segmentos redondeados y articulados en la extremidad de un estabilizador fijo. El timón de dirección puede hacer cuerpo con el de profundidad y entonces se halla representado por dos planos verticales, o bien es independiente. En el primer caso es móvil y juega mediante una articulación".

"Los timones de los órganos de estabilidad longitudinal y de dirección responden a una sola palanca. La estabilidad transversal obtenida por 'gauchissement' de las alas, se obtiene por dos pe-

dales independientes. El tren de aterraje, muy característico, es enteramente metálico. Se compone de un patín central, mantenido por cuatro montantes y por dos ruedas montadas en la extremidad de un resorte con láminas de acero, análogo a los elásticos de los coches".

"El aparato carece de pie en su parte trasera, pues reposa a la vez sobre las dos ruedas y la parte posterior del patín central. Es tan grande su resistencia que en los ensayos efectuados hace días por Garrós en Villa Lugano, cayó cuatro o cinco veces desde 10 a 15 metros, sin sufrir absolutamente nada".

"Este fallo no indica en modo alguno la exclusión de los demás tipos, pues en las solicitudes posteriores a esta primera se indicará la compra de otros modelos que han dado excelentes resultados en el ejército francés, aunque en el concurso no han obtenido una clasificación tan honrosa como el 'Nieuport' ".

Firmado: *Jorge Newbery, Cnel. Martín Rodríguez, Teodoro Fels.*

Sabido es que en aquellos tiempos los sistemas de comando de los aeroplanos no estaban universalizados y para ayudar a comprender mejor al tipo descripto, al que un prestigioso historiador llamó "comandos invertidos" y fue calificado como "peligroso" por el famoso aviador francés Roland Garrós, partamos de la base que las alas del avión no contaban con alerones, para agregar que el cabeceo y dirección de aparato obedecían a una misma palanca que actuaba sobre ambos timones ubicados en el empenaje, mientras que la inclinación lateral —siempre de acuerdo con la interpretación del informe precedente— respondía a un par de pedales de acción independiente, que en lugar de mover como en la actualidad al timón de dirección, producían a voluntad del piloto la torsión o alabeo de ambas alas, con amplitud controlada, cuyo cambio de incidencia ocasionaba la inclinación del aparato hacia el lado deseado.

Con el mismo espíritu que guió a los anteriores donantes, a iniciativa de don Julio A. Noble, se promovió entre los estudiantes del Colegio Nicolás Avellaneda un movimiento en favor de la aviación militar a que aspiraba la patria, lo que como se verá dio sus frutos en breve lapso.

La prensa toda prestó su generoso apoyo mediante el cual las diversas comisiones constituidas al efecto, vieron facilitadas en grado sumo su ímproba tarea.

Apenas cuatro días después, el 27 de abril de ese año, bajo la presidencia de Newbery y con la asistencia del mayor Luisoni, se efectuó en el Aero Club una reunión en la que surgió la "Comisión provisoria organizadora" que fue integrada de la siguiente manera:

Presidente:
barón Antonio de Marchi

Vicepresidente:
ingeniero Jorge Newbery

Secretario honorario:
mayor (R) Arturo P. Luisoni

Vocales:
general Ramón Ruiz, jefe del Estado Mayor del Ejército
contralmirante Manuel Domecq García, presidente del Centro Naval
coronel Martín Rodríguez, jefe de la Secretaría del Ministerio de Guerra
coronel José Félix Uriburu, presidente del Círculo Militar
coronel Carlos R. Sarmiento, inspector de Ingenieros
señor Eduardo Hunter, vicepresidente de la Sociedad Sportiva Argentina
y además, directores de todos los diarios y revistas de la Capital Federal

A continuación y basados en la idea del mayor Luisoni, se organizaron concursos de estampillas, tarjetas y dibujos alegóricos a la aviación en su aplicación con el arte de la guerra, lo que si bien no alcanzó directamente el éxito esperado, sirvió para difundir ideas y

lograr otros tipos de apoyo, amén de la divulgación en todo el país de un nuevo concepto aeronáutico.

El día 29 de abril, a iniciativa del Aero Club Argentino, se promovió entre el comercio, la banca y las instituciones decididamente propicias, un gran movimiento para incorporar al ejército una flotilla aérea.

Se dirigieron notas —por ejemplo— a los empresarios teatrales a los efectos de que participaran de tal idea, a cuyos fines la citada institución abrió en el Banco de la Nación Argentina una cuenta especial titulada: "Pro aviación militar" con el objeto de que fueran depositados en ella todos los fondos recaudados.

El ofrecimiento más importante no sólo desde el punto de vista económico sino también emotivo, estuvo a cargo de la Compañía Argentina de Tabacos Ltda., la que el 1 de mayo de 1912 le dirigió a Jorge Newbery en su calidad de presidente del Aero Club Argentino, una nota en la que le manifestaban textualmente:

"Asociándonos al patriótico movimiento que se ha producido en el pueblo de la República, tendiente a obsequiar por medio de una suscripción popular con una flotilla de aeroplanos al ejército nacional, de cuyo movimiento es iniciador el Aero Club Argentino que usted preside, la Compañía Argentina de Tabacos, Limitada, que representamos, ha resuelto cooperar a la realización de este elevado pensamiento, haciendo donación de una Escuela de Aviación Militar, con todos los elementos necesarios para que entre inmediatamente en funciones y puedan prepararse los oficiales que han de dirigir esta arma.

"Nuestra idea es de dar en seguida un sentido práctico a la gran suscripción patriótica que se está levantando en estos momentos, y así considerándolo, implantar desde ahora dicha escuela, y mientras se adquieran los demás aparatos que han de constituir la flota aérea militar, podrán estar preparados los oficiales para realizar en el más breve tiempo posible, cualquier solución aérea de esa índole que fuera necesario y es a ese efecto que ofrecemos por intermedio del Aero Club Argentino al Ministerio de Guerra la mencionada escuela de aviación compuesta de los siguientes elementos:

"Un monoplano Nieuport del último modelo; un aparato Blériot de los mismos adoptados por el gobierno francés, con motores Gnome 50 HP, los cuales deseamos lleven los nombres 'América' y 'Centenario'.

"Además correrán por nuestra cuenta, los gastos que demanden durante tres meses, los servicios del aviador Paillette, quien empleará para la enseñanza técnica y práctica de los oficiales que el Ministerio designe a este fin, un biplano Farman a motor Gnome, 50 HP, tipo militar, empleado también actualmente en el ejército francés y que ponemos igualmente a la disposición del Ministerio de Guerra".

A la vista de tan generoso ofrecimiento, que en ese momento podría decirse que colmaba la suma de todas sus aspiraciones, Jorge Newbery se dirigió de inmediato al Ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, *"elevando a su consideración —le decía— la adjunta nota que el Aero Club Argentino ha recibido de la Compañía Argentina de Tabacos, por medio de la cual, adhiriendo al propósito que existe de regalar por suscripción popular, una escuadra aérea al ejército, hace donación de una escuela de aviación militar, circunstancia que obliga a la Institución que presido a presentar sus más entusiastas felicitaciones al Excelentísimo Señor Ministro, puesto que indudablemente este obsequio representa para el ejército una de las donaciones más importantes que ha de recibir mientras se lleve a cabo la suscripción ya mencionada.*

"Debo significar al señor Ministro que la Comisión Directiva del Aero Club Ar-

gentino, al recibir la adjunta nota, ha considerado de la mayor conveniencia que la Escuela Militar de Aviación ofrecida por la Compañía Argentina de Tabacos, fuera implantada lo más pronto posible, con el objeto de que nuestro ejército sea el primero en Sud América que ofrezca este signo indiscutible, no gan a reforzar esta dotación será práctico en todo sentido, pues los oficiales militares podrán desenvolverse personalmente con los conocimientos adquiridos desde ahora mismo.

"Además los aparatos que ofrece la Compañía Argentina de Tabacos son indiscutiblemente los mejores que, por el



Documento relacionado con los primeros intentos de formación de una aviación militar argentina.

sólo de adelanto, sino también de civilización. Por otra parte es también conveniente poner en práctica esta nueva arma para favorecer el buen ambiente que reina y se difunda mayormente por todo el país, de manera que el ideal perseguido se convierta, cuanto antes, en la más lisonjera realidad.

"Debe también tenerse en cuenta que el hecho de tener preparado un personal idóneo para cuando otros aparatos ven- momento, se podrían adquirir, pues el Nieuport es, como se dice en la nota, el tipo más reciente, premiado en el último concurso de aviación militar de Francia, siendo también el Blériot, de los adoptados por el ejército francés.

"En cuanto al aprendizaje, la experiencia obtenida en nuestra escuela de aviación de Villa Lugano nos ha demostrado que el biplano es el aparato más apto para iniciar al neófito, en razón de ofre-

cer mayor seguridad y, en consecuencia, mayor economía en gastos de reparación por pequeños golpes que resultan muchas veces inevitables cuando el aprendizaje se efectúa en monoplano.

"Respecto al aviador Marcel Paillette que menciona la Compañía donante, tenemos de él las pruebas más amplias de su competencia, que lo acreditan como inmejorable instructor, y en tal concepto recomendamos especialmente para ocupar sus servicios en el presente caso.

"Aprovecho esta oportunidad para expresar al señor Ministro el resultado positivamente útil que reportaría a los señores oficiales que se designen para iniciar la escuela de aviación, el realizar una serie de ascensiones en globo libre, de manera que fueran acostumbrándose a estar en el aire, a efectuar ejercicios de reconocimiento aéreo, conocer la relación existente entre los vientos de las altas y bajas capas atmosféricas, tomar rumbos magnéticos y familiarizarse con los aparatos científicos que se emplean para esos fines.

"Las ventajas que por este medio obtienen todas las personas que han de dedicarse a la aviación son evidentes, como se ha demostrado en Francia, donde los oficiales aviadores iniciaron su práctica efectuando ascensiones en globo libre. Y es por esta razón que el Aero Club Argentino aconseja se adopte este temperamento con los oficiales argentinos que más tarde formarán el cuadro de aviadores militares.

"Al propio tiempo los pilotos del Aero Club Argentino podrán dar conferencias prácticas sobre el tema relativo a la meteorología de nuestro país, explicando el funcionamiento de los aparatos respectivos para que los alumnos que ingresen a la Escuela de Aviación Militar, puedan rendir más tarde un examen de acuerdo con los reglamentos de la Federación Aeronáutica Internacional.

"Una vez cumplida esta parte del programa, la comisión técnica del Aero Club Argentino podrá, en unión de los señores jefes y oficiales, adjuntos a la misma, que son: el general ingeniero D. Luis J. Delleplane, teniente coronel ingeniero Enrique Mosconi, mayor ingeniero Alejandro Obligado, más el señor jefe de la Secretaría de ese Ministerio, coronel Martín Rodríguez, reglamentar la mejor forma de desarrollo de la Escuela de Aviación Militar, si ese Ministerio, considerándolo conveniente, así lo ordena.

"Reiterando al Excelentísimo Señor Ministro las felicitaciones que le presenta el Aero Club Argentino por el decidido apoyo que se ha dignado prestarle, como asimismo por la importante donación que le es ofrecida por la Compañía Argentina de Tabacos, le saluda con su más distinguida consideración".

Firmado: ***Jorge Newbery***
Presidente

Poco después de dicha presentación, el 18 de mayo de 1912, por Decreto inserto en el Boletín Militar Nº 3267 —1ª Parte— el Ministerio de Guerra aceptó el ofrecimiento *"que por intermedio del Aero Club Argentino hace la Compañía Argentina de Tabacos Ltda., de donar con destino al Ejército un monoplano Nieuport, un aeroplano Blériot y un biplano Farman, más los servicios del aviador Marcelo Paillette durante tres meses, para la enseñanza de los oficiales que designe el Ministerio de Guerra"*, lo que llevaba las firmas: Sáenz Peña, Gregorio Vélez.

Por el mismo Boletín y consecuentemente con igual fecha, dicho Ministerio le aceptó al señor Alberto Eduardo Castex, la donación de un aeroplano del tipo a elegir por su destinatario, conviniéndose en denominarlo "Eduardo Castex", que de acuerdo con nuestras fuentes era ése el nombre del señor padre del donante.

En consideración a que las autoridades militares y el gobierno mismo habían aceptado el movimiento cívico que ya estaba en plena marcha, se convino

de común acuerdo que el ingeniero Jorge Newbery y el coronel Martín Rodríguez se ocuparían de iniciar inmediatamente la preparación del Reglamento de la Escuela que, ya no quedaban dudas, no tardaría mucho en fundarse.

Poco después Jorge apeló a la colaboración de los distintos estrados de la ciudadanía, mediante el lanzamiento de un encendido manifiesto cuyos ecos encierran todavía extrañas resonancias de permanente actualidad:

"El Aero Club Argentino, cumpliendo su programa, acoge con entusiasmo el eco de opinión producido en la República con el patriótico propósito de dotar, por medio de una suscripción pública, de una flota aérea al ejército de la nación, el que hoy por su notorio progreso requiere con urgencia dicha arma, ya en ejercicio en los grandes ejércitos de toda la Europa y utilizada con éxito en los actuales momentos por una de esas naciones en las costas e interior del vasto territorio africano.

"Y es el Aero Club Argentino quien acoge y difunde este pensamiento generoso y patriótico; este acto de civismo que por su espontánea vibración reúne todos los caracteres de los actos de los pueblos abnegados y viriles que poseen la energía y la decisión para que su nacionalidad ocupe el más alto rango que le corresponde en el concierto de las naciones civilizadas; y es el Aero Club Argentino quien hace un llamamiento al pueblo, a la prensa, a la banca y al alto comercio de la República, a fin de que con el concurso de tan poderosos elementos este pensamiento se consagre, repitiéndose con gloria el noble consorcio que siempre ha existido entre el pueblo y el glorioso ejército de la nación".

Haciéndose inmediato eco de tal llamado, la Compañía Primitiva de Gas obsequió 100.000 metros cúbitos de fluido destinado a ascensiones, lo que Jorge puso en conocimiento de la Comisión Directiva del Aero Club, subrayando que dicha empresa había contribuido de esa manera *"en adhesión al pensamiento de ofrecer una flotilla aeromilitar"*.

El 29 de mayo, en horas de la tarde, una comisión integrada por el ingeniero Jorge Newbery, barón Antonio de Marchi, señor Carlos Aubone, mayor (R) Arturo Luisoni y contralmirante Manuel Domecq García, se entrevistaron con los ministros de Guerra y Marina, para informarles de la marcha auspiciosa de la iniciativa relacionada con los concursos de tarjetas, estampillas y demás, al mismo tiempo que solicitarles ayuda oficial en relación con ciertos trabajos que necesariamente debían efectuarse.

El general Vélez se mostró satisfecho por el desarrollo del movimiento y se comprometió a donar 1.500 pesos con destino a sufragar los premios en efectivo del concurso de dibujos alegóricos, y autorizó también a la citada comisión para que la impresión de tarjetas postales se efectuara a la brevedad posible, en los talleres de la repartición a su mando, cuyo costo lo podrían ir abonando a medida que lo permitiese la recaudación.

En cuanto al Ministro de Marina, contralmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, manifestó que la acuñación de las medallas destinadas a premiar a los ganadores, correría por cuenta de su Ministerio.

Para sintetizar: los trabajos presentados por los concursantes fueron evaluados por un jurado que integraban los señores Pío Collivadino, Hernán Cullen Ayerza, Atilio Chiappori y Jorge Lubary, quienes reunidos el 28 de mayo de 1912 adjudicaron los siguientes premios:

1º — al lema: "Mosca", con 250 pesos y medalla de oro al señor Zastroso.

2º — "Chávez", 150 pesos y medalla de oro al señor Angel D. Vélez.

3º — "Hércules", 100 pesos y medalla vermeil al señor Pablo C. Molinari.

4º — *"Una mujer argentina", 80 pesos y medalla de plata a la señora Argia Tunni Morot.*

5º — *"Pro Patria", 50 pesos y medalla de plata al señor Antonio Marchisio.*

Se otorgaron además cinco accésits de 30 pesos cada uno y diploma, a los que más tarde se agregaron cinco accésits más.

Los hechos se fueron precipitando de tal suerte, que el 1 de junio de 1912 se reunió en el local del Jockey Club de la ciudad de Buenos Aires, Florida 537, un grupo de destacados representantes de ejército, armada, alto comercio, periodismo y cuanto elemento tuviera alguna significación para asegurar el éxito de la magna empresa.

La citada asamblea que fue presidida por el general Gregorio Vélez, dio lugar a francas exteriorizaciones del interés que había despertado la iniciativa y del incondicional apoyo que le prestaría el público, confirmándose una vez más que los altos propósitos tienen la virtud de unir indisolublemente a los argentinos, y aun a todos aquellos que no siéndolo, saben vibrar con ellos al unísono.

En contados minutos se dio a conocer el Acta de la constitución definitiva de la "Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina", confirmándose los siguientes nombramientos:

a) *Comisión Central: presidentes honorarios: S.E. el ministro de Guerra, general Gregorio Vélez y S.E. el ministro de Marina, contralmirante Juan Pablo Sáenz Valiente.*

Presidentes efectivos: barón Antonio de Marchi, presidente de la Sociedad Sportiva Argentina, e ingeniero Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino.

Secretario honorario: mayor (R) Arturo P. Luisoni.

Vocales: general Ramón Ruiz, contralmirantes Manuel Domecq García, contralmirante Juan A. Martín, coroneles Martín Rodriguez, José F. Uriburu y Carlos R. Sarmiento, capitán de navío Julián Irizar, ingeniero Jorge Duclout, Daniel Videla Dorna, Félix Alzaga Unzué, doctor Francisco P. Moreno, Jorge M. Lubary, ingeniero Carlos Aubone, Samuel H. Pearson y Dr. Adolfo J. Orma.

Secretarios efectivos: Manuel Ramos Vivot, Genaro Rongo y Juan F. Zuanich.

Secretario rentado: señor Antonio Canella.

b) *Comisión de Hacienda: contralmirante Juan A. Martín, general Ramón Ruiz e ingeniero Eduardo Hunter.*

Secretario: Daniel Videla Dorna.

c) *Comisión de Barrios: ingeniero Eduardo Hunter y Daniel Videla Dorna.*

d) *Comisión de Teatros: Dr. Wenceslao Paunero, Dr. Carlos Alberto Pueyrredón, Pedro Chistophersen, Manuel Quintana (hijo), Agustín de Elía (h.), Jaime Gómez, Carlos Quintana, Jorge Achával Riglos, Manuel Quirno Costa, Ernesto Senillosa y Manuel A. Reynolds. Secretario: Jorge Cabral.*

A continuación se trataron infinidad de tópicos relacionados con la causa que los había reunido y como cierre del acto que dio lugar a la creación de tan alto organismo, el general Vélez felicitó calurosamente a Newbery y de Marchi, por el éxito que había alcanzado la anterior Comisión Provisoria, que a partir de ese momento cesaba en su ejercicio.

❖

COMISION CENTRAL
RECOLECTORA DE FONDOS
PRO FLOTILLA AERO-MILITAR ARGENTINA



General Gregorio Vélez
Ministro de Guerra



Contralmirante Juan P. Saenz Valiente
Ministro de Marina

PRESIDENTES HONORARIOS



Barón Antonio de Marchi
Presidente
de la Sociedad Sportiva Argentina



Ingeniero Jorge A. Newbery
Presidente
del Aero Club Argentino

PRESIDENTES EFECTIVOS



Ingeniero José E. Durand
Capitan de Navío

SECRETARIO (HONORARIO)

CAPITULO LXIX

Casi podría decirse que a manera de descanso y como una simpática variante introducida en la actividad aerostática, los aeronautas cambiaron transitoriamente de lugar para sus partidas, ya que el 29 de junio de 1912 un nuevo escenario, en este caso las instalaciones de la Exposición Rural, se sumaba a los que ya se fueron mencionando, mediante el ascenso que D. Ernani Mazzoleni realizó ese día a bordo del globo "Buenos Aires", ante la algarabía de grandes y chicos que presenciaron su partida.

El movimiento iniciado por el ente recolector de fondos, recién constituido y que en adelante llamaremos "Comisión Central", ganó de inmediato la buena voluntad de quienes eran destinatarios de su vibrante mensaje, lo que está fehacientemente demostrado por hechos concretos, tales como el protagonizado por el Jockey Club de Lomas de Zamora, entidad que el 1 de julio de 1912 le remitió a Jorge Newbery una conceptuosa nota firmada por D. Carlos G. Palacios (presidente) y D. Eduardo Iribarne (secretario), mediante la cual le informaban que dicha institución tenía el honor de poner a su disposición un aeroplano "sistema Santos Dumont", Demoiselle con motor Clement Bayard de 30 HP, a los fines que se estaban persiguiendo, ofrecimiento que Jorge giró de inmediato a la Comisión Central para su estudio y aprobación.

En uno de sus tantos escritos para la gente del ambiente o para aquellos que sin serlo tenían puesto su interés en la materia aeronáutica, Jorge llegó a decir en 1912, que *"una idea corriente es que la aviación nada debe a la teoría. Ello sería cierto —agregó— si se tratara puramente de los cálculos deficientes sobre resistencia del aire y de los razonamientos antojadizos sobre movimiento de fluidos, formulados por ciertos matemáticos que, no hay duda, han hecho más mal que bien. Pero la dinámica de un sólido ha sido siempre para los estudiosos un seguro y preciso consejero; es lo que ha inspirado y servido a Cayley, Panand, Ader, Maxim, Lilienthal y Langley. Para poner a punto definitivo los aparatos durante estos últimos años no podía ser, sino, en forma práctica, y por eso hay que rendir el merecido honor a los hombres que perdieron la vida al hacer esos experimentos.*

"Pero esta puesta a punto hubiera sido imposible si sus predecesores no se hubiesen ayudado previamente en la teoría determinando las grandes líneas que deben tener los aparatos. ¿Cuál es el porvenir de la navegación aérea? Su presente está lleno de promesas; su evolución y su progreso se desarrollan con una extrema rapidez. ¿Cuál primará de las dos formas actuales de navegación; el más liviano o el más pesado que el aire? Si sólo pulsamos el entusiasmo popular serían los últimos creados: los aeroplanos, los únicos aparatos susceptibles de numerosas aplicaciones. Las crónicas científicas y las revistas así lo pronostican y ya se descuentan todos los servicios que podrán prestar a la humanidad en un porvenir no muy lejano. Lo que se puede asegurar, desde luego, que ese porvenir es inmenso, siendo completamente imposible preverlo.

"Pero un sistema no está reñido con

el otro: globo y aeroplano. Los dos tienen su razón de ser, pues corresponden a necesidades diferentes. Cuando se trata de trasladarse con rapidez, sobre todo cuando los progresos acumulados den una seguridad casi perfecta a los aparatos de aviación, se recurrirá a éstos. Sin duda hemos de ver aeroplanos-navios de grandes dimensiones para transporte de pasajeros. Se necesitarán motores de gran poder, porque así como en el agua se requiere más fuerza que en la tierra, en el aire se necesitará mucho más poder que en el agua. Alcanzarán gran velocidad y los vientos y tormentas, por fuertes que sean, lo harán simplemente balancear un tanto, como al gran transatlántico en un mar de fondo. Sin embargo siempre habrá el peligro del aterrizaje en el caso de fallas en



Un instante de meditación y reposo, en su domicilio particular.

la fuerza motriz, y por esta razón bien pudiera ser que los aeroplanos-navíos volaran solamente sobre el mar para, en caso de no funcionamiento de las máquinas, bajar sobre el agua, cuya elasticidad unida a una construcción apropiada de la nave aérea, permitiría efectuar su descenso y flotar sobre el líquido sin mayor peligro.

"Y como la velocidad seguramente pasará de DOSCIENTOS CINCUENTA kilómetros por hora, día ha de llegar en que podrá realizarse el viaje a Europa en menos de CUARENTA y OCHO horas. Los dirigibles con gas liviano podrán siempre flotar en la atmósfera sin el peligro del aterraje cuando ocurran inconvenientes en sus motores, pudiendo llevar sobre tierra un gran número de pasajeros y desarrollar una velocidad que permita luchar contra los más fuertes vientos".

Firmado: *Jorge Newbery*

Sinceramente, qué podemos opinar nosotros cuando cada uno ya habrá sacado sus propias conclusiones...

Después de entregarle a la Comisión Central la nota originada en el Jockey Club de Lomas de Zamora, Jorge se disculpó por tener que concurrir a la "Rotisserie Argentina", donde se realizaría un banquete en honor de los aviadores Pablo Teodoro Fels y Pablo Castaibert.

La presencia de Newbery tenía por objeto poner en las manos de ambos, sendas medallas de oro, como premio a su labor en favor de la aviación nacional, que éstos agradecieron profundamente emocionados.

Menos de una semana después y corroborando sus méritos, Castaibert realizó en Villa Lugano, el 7 de julio de 1912, el primer vuelo con un monoplano de su concepción, construido por él mismo en su taller aeronáutico, en tanto Fels continuaba ofreciendo demostraciones públicas a fin de recaudar fondos para la Comisión Central.

El 11 del mismo mes, los señores Moss y Cía., tocados por la importancia de lo que en materia aeronáutica estaba ocurriendo en el país, donaron a dicha Comisión un globo aerostático con destino a la instrucción del personal que, llegado el caso, fuese incorporado a los cursos que eventualmente llegaran a realizarse, material que siguiendo las normas establecidas, fue aceptado y agradecido por Decreto inserto en Boletín Militar Nº 3309, 1ª Parte.

Finalmente dicho globo cuya capacidad era de 800 m^3 fue denominado "Bols".

El 19 de julio de 1912, el superior gobierno de la Nación reconoció a la Comisión Central como la única autorizada para recolectar fondos a los fines establecidos, mediante un Decreto inserto en el Boletín Militar Nº 3314, 1ª Parte, cuyo texto completo aventaba dudas y encerraba un espíritu acorde con las finalidades de su publicación.

Para dar a conocer y celebrar al mismo tiempo un hecho tan auspicioso, Jorge Newbery ofreció a la Comisión Central en pleno, un almuerzo que se llevó a cabo el 20 de julio del año que estamos transitando, en las instalaciones que el Aero Club Argentino poseía en Belgrano, donde con esa voz serena y convincente habitual en él, Jorge leyó el Decreto de reconocimiento y alcances, que acababa de firmar el general Gregorio Vélez.

A medida que se fue recibiendo el material de vuelo reunido en la forma precedentemente descripta, la Comisión Central lo fue depositando a título precario, en las instalaciones que la inactiva Compañía Aérea Argentina poseía todavía en los terrenos de El Palomar, lugar hasta donde el 27 de julio del mismo año, en horas de la mañana, Jorge Newbery se trasladó acompañado por jefes del ejército, quienes mientras él les explicaba, examinaron los hangares, los materiales y el globo libre "Bols" que estaban llamados a ser los primeros elementos puramente aeronáuticos con que contaría la futura Escuela.

Mientras la Comisión Central y las numerosas comisiones que de ella dependían cumplían su cometido con inusitado entusiasmo, Newbery y Mascías se dedicaron al estudio de todo lo concerniente al funcionamiento del Instituto aéreo próximo a formarse, a cuyos fines entrevistaron al coronel Martín Rodríguez y a los tenientes coroneles Petit de Murat y Schroeder para cambiar opiniones, resolviéndose al término de dicha reunión que el teniente coronel Petit de Murat y el ingeniero Mascías visitaran el aeródromo citado para aconsejar las modificaciones que convenía introducir en dicho ámbito, disponiéndose además que una dotación de 25 hombres del 1 de Ingenieros se trasladara a los terrenos de El Palomar, para ejecutar los trabajos que iban a ordenarse como consecuencia de dicha inspección.

Tres días después, ya en agosto, en cumplimiento de las funciones que se les había encomendado, ambos concurrieron nuevamente al lugar mencionado, donde de común acuerdo resolvieron apresurar el trazado de una pista con una longitud aprovechable de 150 metros; más otra circular de extensión máxima, mientras que al campo se lo comenzó a desbrozar y a eliminarse de él todos aquellos obstáculos que significaran un peligro real o potencial para los aviadores y sus aparatos.

El Aero Club Argentino tampoco rehuyó esfuerzo alguno para que aquella ímproba labor finalizara coronada por el éxito, en el más breve tiempo posible.

En forma paralela, los reglamentos de las escuelas aeronáuticas francesas, fueron analizados exhaustiva y cuidadosamente por la Comisión Directiva del Aero Club encabezada por su presidente Jorge Newbery, la que en definitiva adoptó como modelo aquel cuyo autor era el general Roques, ex inspector general de aeronáutica de Francia.

Mientras tanto el Ministerio de Guerra —según trascendidos que a poco se harían realidad— se encontraba elaborando el proyecto del Decreto más largamente esperado...

COMISION CENTRAL RECOLECTORA DE FONDOS

PRO

FLOTILLA AERO-MILITAR ARGENTINA

Vocales

General Ramón Ruíz.
Contralmirante Juan A. Martín
Contralmirante Manuel Domecq García
Coronel Martín Rodríguez.
Coronel José F. Uriburu
Coronel Carlos R. Sarmiento
Ingeniero Eduardo Hunter
Capitán de Navío Julián Irízar
Ingeniero Jorge Duclout
Daniel Videla Dorna
Féliz Alzaga Unzué.
Jorge M. Lubary.
Ingeniero Carlos Aubone
Samuel Hale Pearson
Dr. Adolfo J. Orma

Comisión de Hacienda

Contralmirante Juan A. Martín
General Ramón Ruíz
Ingeniero Eduardo Hunter
Daniel Videla Dorna

CAPITULO LXX

Hasta este momento la Comisión Central había reunido y puesto a disposición del Ministerio de Guerra numerosos donativos a los que día a día irían agregándose muchos más, pero sin restarle méritos a la extensa lista que omitimos, recordaremos al pasar solamente los siguientes:

COMPAÑIA TABACALERA ARGENTINA: honorarios y contrato por tres meses del piloto aviador francés D. Marcel Paillette y el siguiente material: un biplano Henry Farman-Gnome 50 HP; un monoplano Blériot-Gnome 50 HP "Centenario" y un monoplano Nieuport-Gnome 50 HP "América".

PICCARDO Y CIA.: un monoplano Nieuport-Gnome 100 HP "La Argentina".

ALBERTO EDUARDO CASTEX: un monoplano Nieuport-Gnome 100 HP "Eduardo Castex".

JOCKEY CLUB DE LOMAS DE ZAMORA: un monoplano Demoiselle-Clement Bayard 30 HP.

MOSS Y CIA.: un esférico de 800 metros cúbicos, "Bols".

COMPAÑIA PRIMITIVA DE GAS: 100 mil metros cúbicos de gas para ascensiones aerostáticas de instrucción.

RODOLFO MORENO: un botiquín completo destinado a los primeros auxilios.

AERO CLUB ARGENTINO: ponia a disposición de los Ministerios de Guerra y Marina todo su material aeronáutico y su cuerpo técnico.

Donaciones todas que fueron ofrecidas al superior gobierno de la Nación, sea por intermedio del Aero Club Argentino, Sociedad Sportiva Argentina o directamente por la Comisión Central, las cuales fueron debidamente agradecidas, tanto por los intermediarios como por los favorecidos.

Y por fin, después de tanta lucha, esperanzas, incertidumbres y angustias se dio a publicidad el Boletín Militar Nº 696 —2ª Parte— que en el aspecto de nuestro interés decía textualmente:

. . . .

CREANDO LA ESCUELA DE AVIACION MILITAR

Buenos Aires, agosto 10 de 1912.

Siendo necesario preparar con tiempo el personal que se destinará para pilotos de los aeroplanos que han sido donados al Ejército y Armada; y

CONSIDERANDO:

Los trabajos realizados por el "Aero Club Argentino" con objeto de formar la Escuela de Aerostación y Aviación Militar.

La donación hecha por intermedio de la expresada Asociación, consistente en tres aparatos y los gastos de un piloto instructor y;

El ofrecimiento hecho por el mencionado Club, que pone a disposición de los Ministerios de Guerra y de Marina su Parque Aerostático compuesto de siete globos, más sus aparatos científicos, gas, instructores y profesores, libre de todo gasto,

El Presidente de la Nación Argentina,

DECRETA:

Artículo 1º — *Créase la Escuela de Aviación Militar con los elementos que han sido donados para ese objeto y con los que el Aero Club Argentino ha puesto a disposición de los Ministerios de Guerra y Marina.*

Artículo 2º — *Los oficiales que se designen deberán hacer un curso previo de aeronáutica militar, para lo cual se acepta el ofrecimiento hecho por el "Aero Club Argentino" a fin de que en su Parque Aerostático se preparen los oficiales del Ejército y Armada de acuerdo con lo que establece la Reglamentación de la "Federación Aeronáutica Internacional".*

Artículo 3º — *El Ministerio de Guerra dictará el plan de estudios y la reglamentación que deberá regir en la Escuela de Aviación y en el Curso de Aerostación.*

Artículo 4º — *Hasta tanto haya personal militar preparado en aerostación y aviación, la dirección técnica estará a cargo del "Aero Club Argentino".*

Artículo 5º — *La dirección militar del Curso de Aerostación y de la Escuela*



La Comisión Central Recolectora de Fondos explica los detalles de su cometido al general Gregorio Vélez y al contralmirante Manuel Domecq García, entre los que se encuentra ubicado Jorge Newbery. También están presentes el barón Antonio de Marchi, el teniente coronel Manuel Rodriguez, señor Rafael Oliveira César y D. Manuel Ramos Vivot.

Foto: Archivo General de la Nación.

de Aviación estará a cargo de un jefe del Ejército, con el personal de clases y tropa que se considerara necesario.



Alborozado por la creación de la Escuela de Aviación Militar, la recia estampa del soldado relegó por un momento a todas las anteriores imágenes que Jorge Alejandro Newbery nos había mostrado como ciudadano.

Artículo 6º — *Por el Ministerio de Guerra se llamará a inscripción a los Señores Jefes y Oficiales del Ejército que desearan prepararse para Pilotos Aviadores y el de Marina enviará al de Guerra la lista de los de la Armada, dispuestos a seguir los mencionados cursos.*

Artículo 7º — *Désenle las gracias al "Aero Club Argentino", comuníquese, publíquese, etc.*

Firmado: *Sáenz Peña, G. Vélez*

Es de imaginarse con qué alegría recibieron la promulgación del Decreto precedente los efectivos del Ejército y de la Marina de Guerra, muchos de cuyos integrantes aguardaban ansiosos su aparición con justificada expectativa, convencidos de que hasta ese momento la Patria había mantenido indefensa la dimensión vertical de su vasto territorio.

Cosa semejante ocurrió también con el pueblo, que con elevada mira había prestado su incondicional apoyo, aportando generosamente su modesto óbolo, cuando no le era posible contribuir con mayor esplendidez a la causa de todos.

Como se recordará, el 5 de mayo de 1911 la Compañía Aérea Argentina instalada en los terrenos de El Palomar, había clausurado sus actividades por las razones que ya fueron expuestas, tras de lo cual sus directivos la ofrecieron en venta al Aero Club Argentino por 10.000 pesos, pero sin éxito.

Más tarde el Ministerio de Guerra hizo saber que se haría cargo de dicha compra para ceder tales bienes al Aero Club Argentino, pero esta situación que ya llevaba bastante tiempo sin definirse, fue a desembocar en que un representante de dicha empresa, consciente del deber que también tenían contraído con la patria, entrevistara a Jorge Newbery para poner a disposición de la Comisión Central, todos los bienes de la Compañía que se encontraban ubicados en El Palomar, como contribución material para la Escuela de Aviación Militar recién fundada.

El conocimiento de dicha importante donación, por parte del Ministerio de Guerra, dio origen al Decreto de fecha 24 de agosto de 1912, publicado en el Boletín Militar Nº 3347 —1ª Parte— donde decía textualmente que "*Visto el presente contrato celebrado entre el señor Herman Hentsch en representación de los señores Mantels y Cía. (Compañía Aérea Argentina) y el señor Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino, en representación de la Comisión*

Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina por el cual, los señores Mantels y Cía. cedían y transferían a favor de la Comisión de referencia todas las instalaciones que poseen en el aeródromo de El Palomar, en Caseros, donde tenían implantada una escuela de aviación, en terreno que les fue cedido con ese fin por superior decreto de fecha 31 de agosto de 1910 a la Compañía Aérea Argentina,

El Presidente de la Nación Argentina,

DECRETA:

"Artículo 1º — *Rescíndese el contrato celebrado con los señores Mantels y Cía., por el cual se les cedía gratuitamente un terreno en Caseros para la instalación de un aeródromo, el que fue aprobado por el superior decreto de fecha 13 de agosto de 1910 y transferido a pedido de los mismos a la Compañía Aérea Argentina por resolución de fecha 31 del mismo mes y año.*

"Artículo 2º — *Acéptase y agradézcase la generosa donación de los señores Mantels y Cía., que efectuaron a favor de la 'Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina' de todas las instalaciones del aeródromo de que se trata.*

"Artículo 3º — *Comuníquese, publíquese y remítase copia legalizada del presente decreto a los señores Mantels y Cía., y archívese."*

Firmado: *Sáenz Peña. Gregorio Vélez*

Con bastante anterioridad a la fundación de la Escuela de Aviación Militar, fueron muchos los oficiales de nuestro Ejército que se adelantaron a solicitar su inscripción como alumnos, sumándose a los tenientes Goubat y Escola, quienes pese a ser ya pilotos con patente internacional, cuando llegó el momento debieron someterse a todas las exigencias establecidas para la obtención del diploma militar argentino.

Mientras se alistaban las instalaciones y el material específico para vuelos y ascensiones, a fin de que estuviesen en condiciones de ser utilizados en la fecha que se determinara para la inauguración de la Escuela, Jorge Newbery se entrevistó el 27 de agosto de 1912 con el Ministro de Guerra general Gregorio Vélez, oportunidad en que de común acuerdo resolvieron que dicho acontecimiento se llevaría a cabo el domingo 8 de setiembre de ese año.

En realidad la Escuela de Aviación Militar ya funcionaba de hecho y el aviador Marcel Paillette impartía instrucción de vuelo con un Farman, a Escola, Goubat, Mascías y Newbery, con lo que este último no sólo completó su aprendizaje iniciado en 1910, sino que ganó valiosa experiencia, que le habría de ser utilísima más adelante para impartir instrucción de vuelo a los oficiales integrantes del primer Curso, a seleccionarse, función que estaría llamado a cumplir junto con Mascías, cuando Marcel Paillette cesara en sus funciones de instructor.

Por tal motivo fue que el 1 de setiembre, en horas de la mañana, ambos ingenieros hicieron sacar de su cobertizo al avión Farman y, primero Mascías y luego Newbery, efectuaron dos vueltas de pista cada uno.

Tras breve pausa repitieron salidas y vuelos de mayor duración a distintas alturas y con algunos visajes técnicos que demostraban un adecuado conocimiento del tema.

Próximo el mediodía la intensidad creciente del viento les aconsejó abrir un paréntesis que fue aprovechado para almorzar dentro mismo de uno de los hangares, con asistencia de las autoridades del Aero Club Argentino y de la Escuela de Aviación recién fundada, que si bien no había sido oficialmente habilitada, se la estaba preparando convenientemente para una digna presentación en su inminente jornada inaugural.

Como era día domingo, por la tarde se acentuó la concurrencia del público ansioso por presenciar las distintas evolu-

ciones de los aparatos, a cuyo término, invariablemente, los aplausos y exclamaciones de aprobación representaban una espiritual forma de pago, al mérito de ambos pilotos.

Dos días después Jorge realizó en El Palomar, algo retirado del aeródromo, un vuelo de regular altura y en posteriores salidas practicó pasajes a lo largo y a la vista de los hangares, cerrando su actividad del día con aterrizajes con motor y otros de precisión con hélice calada.

El 4 de setiembre, por superior decreto publicado en el Boletín Militar Nº 3350 —1ª Parte— el Ministerio de Guerra aceptó definitivamente y agradeció a los señores Mantels y Cía. (Compañía Aérea Argentina) la donación de sus instalaciones ubicadas en El Palomar, mediante lo cual quedaba cerrado un importante capítulo de la historia aeronáutica nacional, iniciado en 1909 con la constitución del llamado "Sindicato Aéreo Argentino".

Dichos bienes pasaron de esa manera a integrar el patrimonio del Estado a través del Ministerio de Guerra, y a partir de entonces fueron utilizados a todos sus efectos.

Al mismo tiempo se pensó en su mejoramiento y ampliación, ya que en Europa se había dado principio de ejecución a la construcción de los dos aeroplanos Nieuport, donados uno por la casa Piccardo y el otro por D. Alberto Eduardo Castex.

En lo que se refiere al primero de dichos aparatos, el teniente coronel Avelino Méndez, agregado militar a la Embajada Argentina en París, comunicó por nota fechada en setiembre, haber celebrado el contrato correspondiente con la Sociedad Anónima "Nieuport" para la construcción de un aparato de tres asientos, con motor Gnome de catorce cilindros y una potencia de 100 HP.

En cuanto al segundo avión, el teniente coronel Andrés Bossich, presidente de la Comisión de Armamentos en Europa, dirigió un escrito al Ministerio respectivo, mediante el cual comunicaba la firma del contrato para la compra de un aparato similar al anterior, cuya construcción ya se había iniciado.

En la noche del 4 de setiembre de 1912, víspera de un importante operativo programado para el día siguiente, se reunió la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, para deliberar sobre ese acontecimiento que no era ni más ni menos que la iniciación de la actividad aerostática militar, aprovechándose la reunión para el tratamiento de un punto que se dejó puntualizado de la siguiente manera: *"en vista de los peligros que entraña para la población el sobrevuelo de aeroplanos por la ciudad, se resuelve recomendar a los aviadores que se abstengan en lo posible de hacerlo"*, síntoma evidente de una madurez que ya por entonces descartaba lo espectacular a favor de lo sensato.

Por fin el 5 de setiembre de 1912, en cumplimiento de un plan de trabajo minuciosamente trazado, se llevó a cabo la inauguración oficial de una importante rama de la aeronáutica militar, cual era la iniciación de las ascensiones en globo libre, desde el Parque Aerostático ubicado en el barrio de Belgrano, que como se recordará el Aero Club Argentino había puesto a entera disposición del Ministerio de Guerra, para ser utilizado inicialmente en la instrucción del personal incorporado al primer Curso de la Escuela de Aviación Militar.

Asistieron a la ceremonia realizada a tal efecto, el ministro de Guerra, general Gregorio Vélez; el coronel Martín Rodríguez; el teniente coronel Enrique Mosconi, jefe del 1 de Ingenieros y el capitán Adolfo Cueto.

Jorge Newbery a la cabeza de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino recibió a las autoridades civiles y militares concurrentes al acto, las que después de recorrer las dependencias del Parque Aerostático presenciaron los preparativos de la primera ascensión en la que participarían algunos oficiales,

como paso previo de las tantas que realizarían después quienes integraran los Cursos.

A las 10.50 hs. de ese inolvidable 5 de setiembre de 1912, la Escuela de Aviación Militar se puso prácticamente en marcha hacia los dominios del aire, mediante la ascensión del esférico "Eduardo Newbery", que al mando del ingeniero Mascías partió llevando en su barquilla todo un mundo de esperanzas representadas en las personas del piloto y los oficiales Escola y Origone...

La ascensión que tuvo un desarrollo harto feliz concluyó dos horas después de iniciada, en la localidad de Domselaar, lugar de trágico presagio, ya que apenas habrían de transcurrir cuatro meses, cuando los hados maléficos de su destino tenderían allí mismo una trampa mortal al último de los nombrados.

Mientras en Belgrano se intercambiaban opiniones y se conjugaban buenos propósitos, una cuadrilla especializada de la Unión Telefónica completó en El Palomar la instalación del teléfono para la Escuela de Aviación Militar, el cual había sido gestionado por la Sociedad Sportiva Argentina, al igual que su uso gratuito.

La verificación del buen funcionamiento de la línea, se sujetó a la comunicación que un técnico de la empresa efectuó con el Parque Aerostático, cuyo número era 69 Belgrano, de solicitación oral, a fin de poner tan importante hecho en conocimiento de las autoridades que se encontraban reunidas en aquel lugar.

A los efectos de que la Escuela contara también con el correspondiente Parque Automotor, Jorge Newbery lanzó un llamado a sus mejores amigos, obteniendo como respuesta inmediata la ce-



El ingeniero Mascías, al volante de la voiturette "Anasagasti", acompañado en 1913 por el agregado militar chileno D. Eduardo Mizón.

sión sin cargo de una unidad automotriz ideada y fabricada en Buenos Aires por su donante, el ingeniero Horacio Anasagasti —cuyo taller estaba ubicado en la Avenida Alvear Nº 1670— vehículo que después de prestar múltiples y valiosos servicios durante largos años, se lo destinó en 1975 al Museo Nacional de Aeronáutica.

Dicha "voiturette" tipo "E", Nº de Serie 109, correspondía al modelo del año 1911.

Al principio las instalaciones que pasaron a ser de la Escuela de Aviación Militar estaban constituidas por lo que había donado la Compañía Aérea Argentina, y advertida la Comisión Central que a poco que se recibiese más material de vuelo no alcanzaría el lugar disponible para cobijarlo, decidió la inmediata adquisición de un hangar que rápidamente fue instalado en línea con los anteriores, hacia el lado Sud, al tiempo que fueron aumentadas las comodidades existentes al costado del hangar Nº 1 hasta cubrir todo su flanco Norte.

Una empalizada de madera, pintada de blanco, constituía la línea divisoria de lo que eran las plataformas frente a los hangares y la pista propiamente dicha, la que servía especialmente para la contención de los espectadores.

El pasto había sido segado cuidadosamente, y algunas leves depresiones del terreno, contenían pequeños vestigios del agua llovida en las tradicionales precipitaciones de la reciente Santa Rosa, celebrada el 30 de agosto.

Con debida anterioridad, la Institución madre de la aeronáutica nacional distribuyó invitaciones mediante tarjetas breves y expeditivas:

"El presidente del Aero Club Argentino tiene el honor de invitar a Ud. y familia al acto inaugural de la Escuela de Aeronáutica Militar que se efectuará en el aeródromo de El Palomar el dia 8 del corriente a las 4.30 p.m.

"Los trenes partirán de la estación Retiro, Ferrocarril Pacífico, a las 3.15 y 3.40 p.m. y de Palermo, Pacífico, a las 3.24 y 3.48 p.m., regresando de la estación Palomar a las 5.31 y 6.01 p.m.".

Buenos Aires, setiembre de 1912.

"**Nota:** en caso de mal tiempo, la inauguración quedará postergada para el siguiente domingo".

De la austeridad con que se habían organizado las ceremonias inaugurales, hablan a las claras los escasos 90 minutos que aseguraban los trenes para el regreso, y las actas del Aero Club Argentino al decir, refiriéndose a los actos programados, que los mismos *"se reducirán al recibimiento de los señores Ministros de Guerra y Marina en la estación El Palomar, desde donde se trasladarán hasta el aeródromo para revistar los aparatos e instalaciones".*

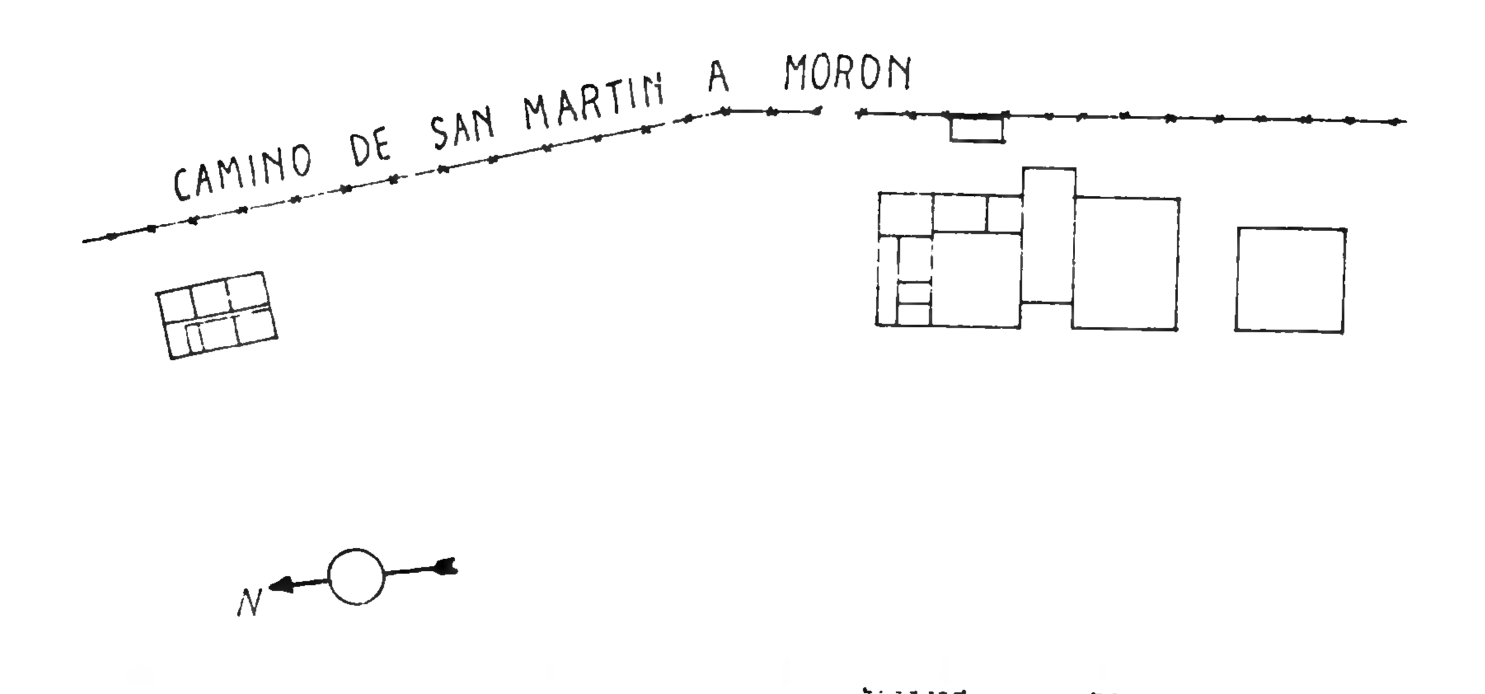
La invitación remitida por el Aero Club Argentino y transcripta precedentemente mencionaba a la *"Escuela de Aeronáutica Militar"* sin dejar el mínimo lugar a dudas de que los cursos no abarcarían solamente *"aviación"*, sino toda la actividad aérea conocida hasta ese momento, como si su remitente hubiese intuido que con el tiempo las fuerzas armadas harían practicar en sus recintos no sólo las actividades especificadas en sus fundamentos, sino también vuelo a vela y paracaidismo, omitiéndose la mención de aventuras espaciales —que eso también llegará— para no caer tal vez en un presentimiento optimista demasiado apresurado. . .

El 7 de setiembre, víspera de la inauguración de la Escuela, Jorge Newbery, ahora en su carácter de presidente del Aero Club, le remitió una nota a sus colaboradores de la Comisión Central, mediante la cual les hacía saber que el superior gobierno de la Nación había designado al Club que presidía para que tomara a su cargo la dirección técnica de la "Escuela de Aeronáutica Militar", invitándolos al mismo tiempo para que al día siguiente, domingo 8, concurriesen a la inauguración del Instituto por el que tanto habían bregado.

Con el más caluroso énfasis agregaba la nota: *"Dados los trabajos que en común han efectuado las instituciones realizadoras de la obra, de dotar de una flotilla aérea al Ejército y Marina Nacional por medio de suscripción pública, cada uno de los señores nombrados estará compenetrado de la trascendental importancia del acto a realizarse el domingo, que de por sí marcará una fecha histórica en los anales de nuestra evolución militar y de consiguiente será*

AMPLIACIONES EN EL AERODROMO DE EL PALOMAR





A partir de agosto de 1912, el aeródromo de El Palomar contó con un tercer hangar que mandó instalar para la Escuela de Aviación Militar, la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina.

Al mismo tiempo se ampliaron todas las instalaciones especificamente aeronáuticas.

Las habitaciones del Destacamento 2 de Caballeria fueron complementadas con más comodidades, que convirtieron al conjunto en Casino de Oficiales

Transitoriamente la tropa se alojó en uno de los hangares.

menester imprimirle todo el significado de un acontecimiento nacional y patriótico a la vez, siendo por ambas circunstancias que me permito rogar a los señores miembros de la Comisión Central se dignen concurrir al acto de la inauguración oficial de la Escuela de Aeronáutica Militar.

"Saluda a esa Honorable Comisión con su consideración más distinguida".

Jorge Newbery
Presidente

Lisandro Billinghurst
Secretario

Así llegamos al 8 de setiembre de 1912, en que culminaba por fin la primera parte del sueño tan largamente acariciado por los precursores que con su coraje, inteligencia e imaginación habían izado con enorme sacrificio la bandera de su sueño inquebrantable hasta los planos de una tangible realidad, mediante lo cual la Patria abordaría por fin las insondables dimensiones que hasta ese momento le habían estado vedadas.

Desde muy temprano los colores nacionales flamearon en gran número sobre los hangares, mástiles y empalizadas, a impulso de una suave brisa procedente del Sudeste, que tras besar los paños celestes y blancos iba a recostarse sobre las tibias alas de los aparatos acariciados por el sol de la mañana, como invitándolos a trepar hasta más allá de donde ella era capaz de trasladarse, sin que nada ni nadie osara interceptarla...

Todos los aeroplanos habían sido colocados afuera en una sola fila, con sus alas apenas separadas unas de otras, como aguardando con impaciencia el momento de echarse a volar, a los que se sumó el aparato del señor Castaibert, quien a las 11 de la mañana llegó volando desde Villa Lugano, especialmente invitado por Jorge Newbery.

La totalidad del material fue presentado con frente a los hangares, ocupando el siguiente orden de izquierda a derecha: un Blériot, un Farman, un Nieuport y el Antoinette, propiedad de la flamante Escuela, a los que seguían dos Blériot, uno de Pablo Teodoro Fels y el otro del subteniente Manuel Félix Origone, más un "Castaibert", propiedad de su fabricante D. Pablo Castaibert.

Algunos autores dan como agregado un "cerf-volant", cuya canastilla habría sido construida por el señor Enrique Cetrán.

A propósito del "cerf-volant" (servolán), consideramos conveniente comentar que se trataba de un artefacto cuyas características, a grandes rasgos, no eran otras que las de una cometa, o si se quiere barrilete, de tamaño y resistencia adecuados como para poder remontarlo y levantar mediante él una canastilla en la que eventualmente podría instalarse un observador, de acuerdo con lo que en 1899 le fue propuesto al Ministerio de Guerra por los ingenieros Heinemann, y Haak, sobre "estudio y adopción de un sistema de 'cerfs-volants' " del que eran autores y cuyo uso —según ambos— podría ser sumamente provechoso para exploraciones y reconocimientos, así como para tomar croquis y fotografías de campamentos, fortificaciones y demás objetivos.

Sus autores aseguraban que con dicho sistema podrían llegar a satisfacerse todas las ventajas que ofrecían los globos cautivos, y en cambio no había posibilidad de ser derribados como éstos.

Las pruebas de referencia tuvieron lugar en Barracas al Sur, en presencia de numerosos oficiales y jefes del Estado Mayor del Ejército, pero al no aplicarse con posterioridad en la práctica, debemos suponer que dicha gestión no prosperó.

Desde muy temprana hora estuvieron presentes en El Palomar, los miembros de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, a quienes acompañaban entre tantos otros, el Dr. Marcelo Torcuato de Alvear; el contralmirante Juan A. Martín; los generales Pablo M. Riccheri

y Ramón Ruiz, más el instructor de vuelo de la Escuela de Aviación Militar D. Marcel Paillette.

También se encontraban presentes los miembros de la Comisión Central. quienes secundados por el teniente Carlos Giménez Krámer que estaba al mando de 25 soldados procedentes del R/8 y G/1 (8 de Infantería y 1 de Ingenieros respectivamente) hallábanse dedicados a ultimar los preparativos que en la tarde del mismo día se desarrollaría en dicho aeródromo.

En ese entonces la banda del R/8 estaba a cargo del Director de Bandas D. Gregorio R. Campos y la integraban 23 ejecutantes, pero la misma no estuvo presente ese día en El Palomar, sino *"un grupo de boy-scouts que ejecutaban instrumentos entre los que se destacaba nítidamente el bombo, y esto lo recuerdo bien —nos dice en El Palomar la señora Emilia Margarita Fiol de Ríos— por cuanto entonces yo tenía solamente dos años y era eso precisamente lo que me asustaba. Entonces mamá que me había llevado en sus brazos y no podía consolarme ni evitar mi llanto, debió resignarse a volver a casa que estaba ubicada a 150 metros más o menos, y desde allí ver como pudo, el posterior desarrollo de los actos.*

"Todo esto lo tengo bien presente, porque hasta que fui bastante mayor, mamá siempre me recordó ese detalle . . ."

Horas después una verdadera muchedumbre invadió el aeródromo que en esos momentos convertíase por obra y gracia de la fe del pueblo y oportunas decisiones del gobierno, en el histórico escenario donde iniciaría el balbuceo de sus primeras letras, la aviación militar nacional argentina.

Aún nos encontramos transitando la mañana de aquel 8 de setiembre de 1912, para llegar al mediodía en que el teniente coronel Mosconi, jefe del 1 de Ingenieros, ofreció un almuerzo a las autoridades presentes, que les fue servido en Campo de Mayo, en el Casino de Oficiales de la Unidad a su cargo.

De regreso a El Palomar, una delegación integrada por el ingeniero Jorge Newbery, teniente coronel Enrique Mosconi, mayor Alejandro Obligado, teniente de fragata Melchor Zacarías Escola, subteniente Manuel Félix Origone, escribano Lisandro Billinghurst y el señor Manuel Ramos Vivot, se trasladó hasta la estación local del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico para recibir a los ministros de Guerra y Marina, general Gregorio Vélez y contraalmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, respectivamente, investidos con la representación del excelentísimo señor Presidente de la Nación, Dr. Roque Sáenz Peña.

Los nombrados llegaron acompañados por los generales Angel P. Allaria y Ramón Jones, coroneles Martín Rodríguez, Francisco Zerda y Eduardo Broquen, ayudantes, capitán Adolfo Cueto y teniente de navío Horacio Oyuela, más los señores Ernesto Newbery, Jorge Duclout y Herman Hentsch, todos procedentes de la Capital Federal, con quienes se dirigieron al sitio donde dejarían oficialmente inaugurada la Escuela de Aviación Militar como símbolo de poder, ciencia y técnica.

Una vez en el lugar, los ministros y sus comitivas examinaron detenidamente los aparatos, brindándosele palabras elogiosas a Castaibert, al tiempo que se auguraban muchos éxitos con el aeroplano de su construcción, que aparte de ser nacional, satisfacía plenamente las exigencias de aquellos momentos.

Concluido el recorrido que los visitantes efectuaron por frente a los aparatos y el interior de las instalaciones, se los invitó a un lunch, organizado en común por el Aero Club Argentino y la Comisión Central, que fue servido dentro de uno de los hangares.

A su término hizo uso de la palabra el ingeniero Jorge Newbery, quien pronunció un discurso mediante el cual hizo entrega a las autoridades, de todas las dependencias y elementos.

He aquí sus medulares expresiones que nos llegan en su propia voz, atravesando sin alteraciones la inamovilidad del tiempo:

"Debe reconocerse que éste es un día fausto para el Aero Club Argentino. Cuando lo fundamos en 1908 uno de sus propósitos establecidos en sus Estatutos era crear la escuela de aerostación y aviación del ejército. Pero antes de poder realizar esta patriótica idea fue menester efectuar serios trabajos que tuvieron la aprobación, no tan sólo de nuestras instituciones armadas y de nuestros compatriotas, sino también del extranjero. Que el programa se ha cumplido, esta reunión lo evidencia. El estudio de las capas atmosféricas y nuestra seriedad sportiva, nos mereció primeramente el alto honor en el Congreso Aeronáutico de París en 1910, incorporándonos a la Federación Aeronáutica Internacional, entidad sportiva que gobierna la aeronáutica mundial. Ella ha formado y es asesora técnica de la aeronáutica militar de los principales países del Viejo Mundo. Que hemos merecido también un estimable concepto de nuestros compatriotas lo prueba el entusiasmo producido en hombres progresistas y estudiosos, y con la ayuda de otros para todas las causas dignas de apoyo. El decreto firmado por S.E. el señor Presidente de la Nación, refrendado por V.E., aceptando nuestra iniciativa y elementos, creando la escuela aeronáutica



Procedentes de la estación ferroviaria de El Palomar, el contralmirante Juan Pablo Sáenz Valiente y el general Gregorio Vélez, llegan acompañados por Jorge Newbery a los terrenos de la Escuela de Aviación Militar, donde les da la bienvenida el ingeniero Alberto R. Mascias, ubicado a la izquierda.

militar, cuya dirección se nos confía temporariamente es también la demostración más elocuente de que hemos llenado nuestros primordiales propósitos. En nombre de V.E. y de todos los que propiciamos tal programa, permítaseme aprovechar esta oportunidad para agradecer de la manera más efusiva al directorio de la Compañía de Tabacos Limitada, y a su presidente D. León Durand, por el magno obsequio que ha permitido dar comienzo inmediato a la escuela de aviación.

"Consiste no solamente en los tres aparatos que acabamos de ver, sino también en los sueldos del profesor, de todos los mecánicos y personal necesario, y otros gastos, todo durante tres meses, lo que suma muchos miles de pesos. Es de esperar, señor Durand, que todas las firmas pudientes imiten su ejemplo y hagan obra sana y patriótica, como Uds. lo han hecho con su generosa iniciativa.

"Saludo a mi colega, señor presidente de la Comisión Recolectora de Fondos y presidente a la vez de la Sociedad Sportiva, barón Antonio de Marchi, y a todos los jefes y caballeros que forman parte de esa comisión, por su patriótico esfuerzo en ayudarnos tan eficazmente para seguir adelante, y formar definitivamente la escuela aérea militar, que al par que constituirá la quinta arma para defensa nacional, también ha de ser la escuela argentina de la futura navegación aérea. Saludo a S.E. el señor Presidente de la Nación y al señor Ministro de Guerra, al señor coronel Martín Rodríguez y a los demás distinguidos jefes que lo secundan; nadie podrá jamás disputarles el honor de esta obra, que es también de ciencia y del estudio y de



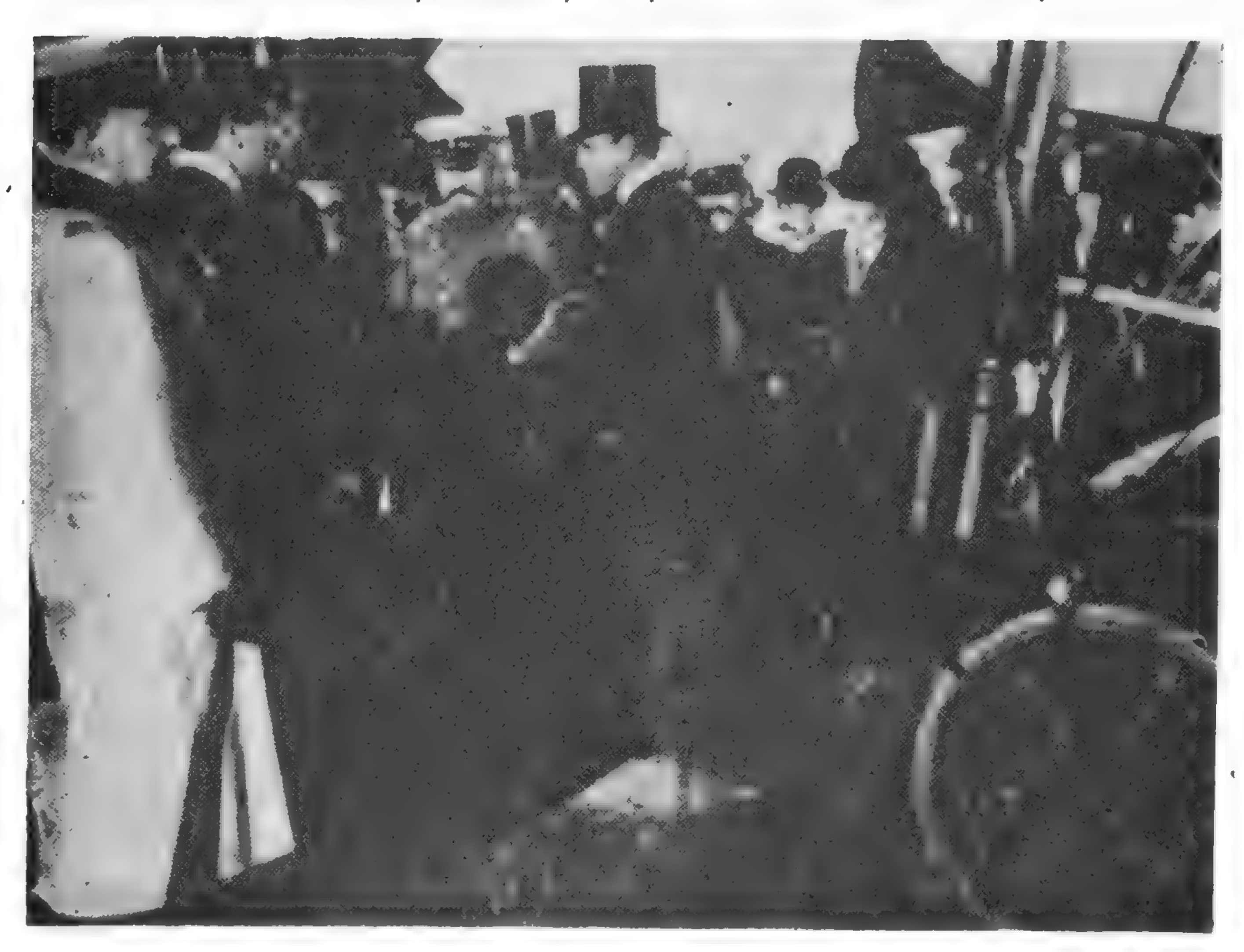
Jorge Newbery en la jornada inaugural de la Escuela de Aviación Militar, frente al aviador Marcel Paillette con gorra en mano.

trascendental provecho para la patria. Saludo también al señor Ministro de Marina, que nos hace el alto honor en propiciar con su presencia esta fiesta".

Al aceptar la donación, el Ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, expresó así sus pensamientos:

"La escuela de aeronáutica militar es el fruto de vuestra labor patriótica por

"Vuestra obra, señores, marca un ciclo en el programa del país y acentúa a la vez los caracteres de raza ya de largo tiempo señaladas por la historia argentina. Por un lado ella nos incorpora al movimiento evolutivo humano más avanzado; por el otro, muestra que permanece inalterable en esta tierra el sentimiento que en 1806 y 1807 animó al pueblo de Buenos Aires que en 1810



El ingeniero Jorge Newbery provee información, sobre el terreno, a las autoridades que pasan revista al material de la Escuela de Aviación Militar antes de darla por inaugurada. También están presentes los ingenieros Ernesto Newbery y Alberto R. Mascias.

dar al ejército y de consiguiente a la nación, el personal y elementos que han de constituir la futura flota aérea; nuevo órgano bélico que, completando la organización de nuestras instituciones armadas, afianzará el prestigio de la patria ante propios y extraños.

provocó el estallido de la Plaza de la Victoria, instintivo e inextinguible en el alma sencilla de los gauchos de Güemes; y como los mismos hechos jamás se repiten en la historia sin que existan las mismas causas, esto viene a decirnos, señores, que el ejército argentino de

hoy como el de otrora, es pueblo y del pueblo, que alienta las palpitaciones de éste y comprendía sus anhelos. . . . . .

"Recibo, pues, la ofrenda en el doble y alto significado que ella tiene y la entrego al servicio del ejército instalándola en el Campo de Mayo, templo donde se aprende a defender la patria.

"Este, señores, es un día fausto no sólo para los gestores de esta obra sino también para el ejército y la armada y para el país entero: la escuela de aeronáutica militar es un monumento levantado por el patriotismo y consagrado a la defensa de la nación; es un nuevo altar donde los buenos hijos podrán ofrendarle el sacrificio de la vida por su fama, por su honor y por su gloria.

"Señores: al dejar inaugurada esta escuela aeronáutica militar, os agradezco en nombre del Excelentísimo señor Presidente de la Nación vuestros afanes, y ante el éxito de la primera jornada, no trepido en requerir de vuestro patriotismo no ceséis en la tarea hasta dejarla coronada con la formación de nuestra flota aérea".

El presidente de la Compañía donante D. León Durand, se refirió así a la obra propiciada:

"La conquista del aire, definitiva ya. es uno de los hechos más salientes del siglo en que vivimos. Está destinada a producir verdaderas revoluciones en todos los órdenes de la actividad humana, dando alas a su desenvolvimiento en la vida moderna de los pueblos de aspiración consciente, como el de la República Argentina.

"Para las instituciones armadas se presenta un progreso de alta trascendencia; abre rumbos nuevos a su eficacia, y extiende los horizontes de su acción, limitada posiblemente, si responde a las aspiraciones de los hombres de saber y de genio.

"El ejército argentino, guardador celoso de tradiciones de gloria, reclamaba incorporar a sus adelantos múltiples el arma de aviación que la ciencia acaba de crear; necesitaba incorporarla, no para acrecentar su poder de luchas sangrientas, que espero no se producirán jamás, sino para mantener la paz con honra, que empuje a la República hacia los destinos grandes que le prometen la feracidad de sus tierras, la laboriosidad de sus habitantes y la acertada dirección de sus hombres de estado y gobierno.

"La Compañía Argentina de Tabacos que presido, ha ligado su porvenir al de este suelo privilegiado, se complace en haber contribuido con la importante e inteligente cooperación del señor ingeniero Jorge Newbery, digno presidente del Aero Club Argentino, a los primeros esfuerzos para dar esta orientación nueva de las fuerzas militares, el desarrollo que corresponde a la civilización nacional.

"El ejército argentino, señores, cuya historia está llena de hazañas y de heroismos y también de previsiones meditadas y de progresos científicos, sabrá responder; la nación está convencida de ello a la expectativa creada por la adopción de esta arma nueva que tendrá por teatro de los hechos los espacios indefinidos.

"Y ahora, señores, acompañadme a levantar la copa:

"¡Por la República Argentina!; ¡por el ejército nacional!".

. . . .

Nos extrañó sobremanera no encontrar antecedente alguno, que con respecto a estos actos hiciera mención de ceremonia religiosa, pero en el caso extremo de habérsela omitido, la Escuela de Aviación Militar ya estaba oficialmente inaugurada bajo la gracia y protección infinitas de Dios, que en esos momentos inundaba el corazón de todos los argentinos.

❖

CAPITULO LXXI

La demostración más acabada del alto espíritu imperante en aquellos momentos, la da el hecho de que apenas 29 días corridos a partir de la fecha de su fundación, la Escuela de Aviación Militar había quedado definitivamente inaugurada, pero como este tipo de acontecimientos merece y debe ir acompañado siempre con demostraciones prácticas y altos ejemplos, tal como estaba programado comenzaron los vuelos a las 16.30 horas de esa jornada memorable.

El aviador Marcel Paillette debió ser el primero en salir pero se vio obligado a demorar su partida por causas ajenas a su voluntad, por lo que Teodoro Fels, a pedido de las autoridades organizadoras del acto lo hizo en su reemplazo, cubriendo impecablemente ese tiempo mediante una vuelta de pista que realizó al mando de su Blériot.

Seguidamente ascendió Castaibert con su avión y en uno de sus vuelos llevó como pasajero al subteniente Tomás Alegre, perteneciente al 1 de Ingenieros.

Luego despegó Paillette al mando del Farman, quien sobrevoló el campo durante algunos minutos y aterrizó sin novedad.

A continuación el ingeniero Jorge Newbery invitó al general Gregorio Vélez para que realizara un vuelo como acompañante del aviador Paillette, a lo que el Ministro de Guerra accedió gustoso, convirtiéndose en el primer oficial superior de nuestras fuerzas armadas, investido con las más altas responsabilidades del mando, que brindaba un ejemplo semejante ante el asombro de los circunstantes que lo ovacionaron sin descanso.

Aprovechando Jorge la circunstancia que le permitía felicitar personalmente a tan alto jefe, le solicitó la venia correspondiente para efectuar sobre avión militar un vuelo en su honor, y tras serle concedida se despojó de su elegante atuendo, colocándose en su reemplazo las prendas adecuadas para el vuelo que iba a realizar. Acto seguido ascendió al Farman y emprendió el despegue.

Después de sobrevolar el campo durante algunos minutos se ubicó a 150 metros de altura sobre la pista, circunstancia en que el motor pareció acusar fallas y finalmente se detuvo, lo que le permitió efectuar al piloto una entrada y aterrizaje magistrales, con hélice calada.

Nuestra sospecha de que el motor no falló, sino que Jorge Newbery lo detuvo adrede, encuentra respaldo en que con anterioridad a la inauguración de la Escuela él había practicado reiteradamente la maniobra que terminaba de realizar, lo que aparte de demostrarle fehacientemente a las autoridades y público presente, que en el caso extremo de detenerse el motor, el avión no tenía por qué caerse, la práctica de dicha maniobra servía para brindarle a los pilotos una gran experiencia adicional, aprovechable en caso de fallas reales.

Cuando la tarde de aquel día trascendente fue tocando a su fin, D. Pablo Castaibert regresó en vuelo a Villa Lugano; el público fue haciendo abandono del aeródromo y entonces Paillette y Fels sobrevolaron la zona en amable gesto de agradecimiento y despedida.

Junto con los últimos resplandores del sol, ambos pilotos regresaron al nido de

cóndores y los aviones fueron hangarados a la espera de la oportunidad en que el Instituto recién inaugurado estuviese en condiciones de iniciar sus actividades específicas, ya que todavía no se habían designado sus directivos, profesores, técnicos y demás, para todo lo cual se estaba trabajando infatigablemente hasta de noche, al tenue resplandor de los recordados faroles "Víctor", alimentados a querosén, que durante tanto tiempo constituyeron la primordial fuente luminosa del ejército en campaña.

Tampoco se contaba todavía con los correspondientes Reglamentos que habrían de regir en la Escuela donde se labraría el futuro de la nueva arma, pero también este importante aspecto se estaba delineando con la mayor consagración y urgencia, a tal punto que sin perderse un solo minuto llegamos al 14 de setiembre de 1912, en que el Poder Ejecutivo Nacional aprobó con carácter provisorio —por Boletín Militar Nº 703, 2ª Parte— el esperado Reglamento de la Escuela de Aviación Militar, mediante el Decreto que debemos transcribir inevitablemente y en su totalidad, si pretendemos ubicarnos mejor en la organización interna y propósitos que había de perseguir el nuevo centro formativo de carácter militar, el que se fundó con la denominación expuesta más arriba, pero al que este nuevo documento oficial intitula Escuela Militar de Aviación, nombre por el que lo seguiremos mencionando en adelante.

He aquí, pues, el decreto a que hicimos referencia.

"Buenos Aires, setiembre 14 de 1912. Vista la nota que antecede, de la Comisión Técnica del Aero Club Argentino, elevando el proyecto de Reglamento para la Escuela Militar de Aviación creada por el superior decreto de fecha 10 de agosto del corriente año, y atento a lo informado por el Estado Mayor del Ejército,

El Presidente de la Nación Argentina,

DECRETA:

Artículo 1º — *Apruébase con carácter provisorio la Reglamentación presentada por la Comisión Técnica del Aero Club Argentino.*

Artículo 2º — *Comuníquese, publíquese, etc.*

Firmado: *Sáenz Peña. Gregorio Vélez".*

LA REGLAMENTACION

"Artículo 1º — *La Escuela Militar de Aviación será la asesora del Ministerio de Guerra en lo que se refiere a la navegación aérea. Instruye y asegura el reclutamiento del personal necesario a los servicios de aviación que determine la organización de guerra.*

"Art. 2º — *La Escuela Militar de Aviación comprende: a), la Dirección; b), los profesores y el personal de instrucción práctica; c), los oficiales y clases alumnos del curso de pilotos y los de oficiales alumnos del curso de observadores; d), la sección de aeronáutica afectada a la Escuela; e), el material e instalaciones.*

"Art. 3º — *(De la Dirección). La dirección técnica de la Escuela Militar de Aviación estará a cargo de una comisión compuesta por: el presidente del Aero Club Argentino, tres miembros de la Comisión Directiva, el Director Militar y de dos jefes cuya designación será sometida a la aprobación de S.E. el señor Ministro de Guerra.*

"Art. 4º — *Militarmente estará a las órdenes de un jefe del Ejército con el título de Director de la Escuela Militar de Aviación, que tendrá con respecto al personal de la misma atribuciones y facultades disciplinarias de jefe de Regimiento.*

"Art. 5º — *La Dirección de la Escuela Militar de Aviación dependerá directamente del Ministerio de Guerra.*

"Art. 6º — *(De los profesores y personal de instrucción práctica). El nombramiento de los profesores que tendrán a su cargo los cursos de preparación teórica serán propuestos por la Dirección Técnica y elevada al Ministerio de Guerra por el Director de la Escuela Militar de Aviación para su aprobación.*

"Art. 7º — *El personal instructor podrá ser constituido por los alumnos mejor clasificados al optar al título de aviador militar y si fuera necesario por profesionales contratados.*

"Art. 8º — *El personal de oficiales y clases instructores quedará afectado en comisión en la Escuela Militar de Aviación por el término de un año, renovándose por mitades. En casos especiales este término podrá ser prolongado por resolución ministerial.*

"Art. 9º — *Durante este tiempo, los oficiales y clases conservarán su situación de revista, debiendo reincorporarse a su destino después de terminar su misión.*

"Art. 10º — *(De los alumnos). El personal de alumnos de la Escuela Militar de Aviación se constituirá con los oficiales y clases del ejército y armada, y los oficiales de reserva que al efecto se designen.*

"Art. 11º — *El personal de Reservistas no podrá exceder de un tercio del efectivo de los alumnos de la Escuela.*

"Art. 12º — *Los oficiales alumnos se dividirán en dos grupos: uno de alumnos pilotos y otro de alumnos observadores.*

"Art. 13º — *Los clases se instruirán únicamente como pilotos. Todo este personal conservará su situación con la nota de revista: 'En comisión en la Escuela Militar de Aviación'.*

"Art. 14º — *Los oficiales del ejército que deseen seguir los cursos de aeronáutica, elevarán su pedido al Ministerio de Guerra por la vía jerárquica correspondiente.*

"Art. 15º — *Los oficiales de la Armada dirigirán sus solicitudes al Ministerio de Marina, que comunicará la lista de candidatos al Ministerio de Guerra.*

"Art. 16º — *Los candidatos serán sometidos a un examen médico que verifique la regularidad de las funciones de los diferentes órganos, principalmente del corazón, pulmones, oído y vista.*

"Art. 17º — *Las solicitudes serán acompañadas de los siguientes datos: 1º, el examen médico comprendido además de peso y aptitudes del candidato; este certificado será visado por el jefe del cuerpo o repartición a que pertenezca el candidato. 2º, conocimientos de mecánica y conducción de automóviles, motocicletas, motores y condiciones sportivas. 3º, concepto del jefe del cuerpo o repartición sobre las aptitudes anteriores y generales del candidato. 4º, especificar si se presenta para el curso de pilotos u observadores.*

"Art. 18º — *(De los oficiales observadores). Podrán ser llamados a efectuar ascensiones u observaciones aéreas: los oficiales clasificados como aptos para el servicio aeronáutico y que esperan turno para el ingreso en la Escuela. Dichos oficiales deberán seguir los cursos indicados bajo los números 1, 4 y 5 del Art. 31 y ser aprobados en los exámenes correspondientes.*

"Art. 19º — *(De los clases pilotos). Los candidatos deberán tener dos años de servicio, por lo menos, y estar dispuestos a tomar nuevo servicio de manera de permanecer después de egresados de la Escuela Militar de Aviación, un año como mínimo en el ejército.*

"Art. 20º — *Las solicitudes se acompañarán con los siguientes datos: 1º, tiempo de servicio que queda por cumplir y por el cual renovará el voluntario. 2º, examen médico como para los oficiales. 3º, instrucción y conocimientos sportivos. 4º, profesión, indicando la fábrica o taller donde la ha ejercido. 5º,*

te de compañía, escuadrón o batería y del jefe del cuerpo sobre las aptitudes conducta. 6º, concepto de su comandandel candidato.

"Art. 21º — *Los mismos reglamentos y programas de instrucción práctica que rigen para los oficiales serán aplicados para los clases.*

"Art. 22º — *(Prueba de selección). Los oficiales y clases que se designen deberán efectuar una serie de ascensiones en globo libre bajo la dirección de pilotos diplomados del Aero Club Argentino, quienes en cada caso informarán a la Dirección Técnica respecto de las aptitudes mostradas por el candidato: temperamento, conocimientos y condiciones sportivas.*

"Art. 23º — *Con este informe la Dirección Técnica determinará la eliminación de los que no estén en condiciones de seguir el curso.*

"Art. 24º — *(Sección Aeronáutica). La sección de Aeronáutica Militar afectada a la Escuela Militar de Aviación para el servicio de la misma, constará de: oficial 1; sargentos 2; cabos primeros 2; conscriptos del ejército, 30; y conscriptos de la armada, 10.*

"Art. 25º — *Serán preferentemente destinados clases y conscriptos con profesiones u oficios utilizables en los servicios de aeronáutica.*

"Art. 26º — *Las profesiones preferidas serán las siguientes: los ingenieros diplomados, mecánicos, ajustadores, íd. torneros, íd. electricistas, íd. conductores de automóviles, íd. de motores a explosión, íd. conductores o chauffeurs, de caldera a vapor, caldereros, motores de aeroplanos, herreros, serradores, obreros en hierro, ebanistas o carpinteros, fotógrafos, especialistas en globo o aeroplanos, loneros, cordeleros, etc.*

"Art. 27º — *Mientras no se incorpore al presupuesto esta sección, será organizada por el personal de la primera Región Militar, Institutos Militares y Armada.*

"Art. 28º — *El personal de conscriptos será anualmente incorporado a la Escuela de Aviación después de pasada la inspección del recluta.*

"Art. 29º — *(Del material e instalaciones). El material e instalaciones comprende: el 'Parque Aerostático' y el 'Aeródromo de Villa Lugano', el palomar 'Sargento Romero', 100.000 m.c. de gas, instrumentos y aparatos científicos, etc., puestos a disposición del Gobierno por el Aero Club Argentino. El aeródromo de El Palomar y los aeroplanos donados, así como los dirigibles, aeroplanos, etc., que permita adquirir el producto de la suscripción nacional organizada por la Comisión Central Pro Flotilla Aero Militar.*

"Art. 30º — *Los talleres que aseguren la conservación y reparación del material, serán organizados y funcionarán de acuerdo con las disposiciones que determine la Dirección Técnica de la Escuela.*

"Art. 31º — *(Curso de Aeronáutica Militar). El curso técnico y práctico de aeronáutica durará seis meses y su plan será el siguiente: 1º, conocimientos de meteorología; 2º, curso de aerostación; 3º, curso de aviación; 4º, fotografía aplicada a los reconocimientos aéreos y levantamientos topográficos; 5º, diversos métodos de señales y comunicaciones y lectura de cartas; 6º, conocimientos generales de mecánica y principicios de construcción de aparatos; 7º, construcción y manejo de motores; 8º, estudio de los diversos tipos de motores de construcción aeronáutica de guerra en servicio en los principales ejércitos. Todos estos cursos tendrán parte teórica y parte práctica, o sea, de aplicaciones; los alumnos deberán ser aprobados en los exámenes que se establezcan.*

"Art. 32º — *Los programas detallados correspondientes a este curso de ins-*

trucciones relativas al régimen interno, serán propuestos por la Dirección Técnica de la Escuela y elevados al Ministerio por el Director Militar.

"Art. 33º — *(Cómputo y clasificaciones de servicios): Los oficiales que obtengan el diploma de piloto aviador, a los efectos del ascenso, serán bonificados relativamente como en mando de tropa.*

"Art. 34º — *(Diplomas). La aeronáutica militar comprende: los globos libres, globos dirigibles y aparatos de aviación.*

"Art. 35º — *Los diplomas que se otorgarán serán: a) Diplomas de aeronautas, para los aparatos de primera categoría (globos libres); b) Diplomas de pilotos de globos dirigibles, para aparatos de segunda categoría (globos dirigibles); c) Diploma de aeronauta militar; d) Diploma de piloto aviador para los aparatos de tercera categoría (aparatos de aviación); e) Diploma de Aviador Militar.*

"Art. 36º — *Estos diplomas serán otorgados en la siguiente forma: los diplomas a), b) y d), serán otorgados por el Aero Club Argentino de acuerdo con el reglamento de la Federación Internacional de Aeronáutica. El diploma c) es otorgado por el Ministerio de Guerra a propuesta de la Dirección Técnica, a los oficiales que reúnan las siguientes cuatro condiciones: 1º, ser poseedor del diploma del Aero Club Argentino de la primera o segunda categoría. 2º, haber servido por lo menos un año en la Escuela Militar de Aviación. 3º, tener una instrucción teórica y práctica completa y haber sido reconocido apto después de una serie de ascensiones para dirigir, no sólo los globos libres o dirigibles, sino también para conducir alumnos aeronautas. 4º, haber dado pruebas durante el servicio de poseer condiciones especiales de calma, seguridad, serenidad y decisión. Los oficiales candidatos serán sometidos a un examen ante la comisión. El diploma e), de Aviador Militar es otorgado por el Ministerio de Guerra a propuesta de la Comisión Técnica, a los oficiales del ejército activo que poseyendo el diploma de Aviador del Aero Club Argentino, haya ejecutado una serie de pruebas determinadas en un programa confeccionado cada año por la Comisión Técnica, según los progresos de la aviación, debiendo los aspirantes satisfacer ante la comisión un examen teórico sobre aviación. Sin embargo podrán ser exceptuados de las pruebas prácticas y del examen los pilotos aviadores provistos del diploma del Aero Club Argentino, que por otra parte hubieran cumplido, como piloto, performances de notoriedad pública superiores en calidad y número a las que se exijan para obtener el diploma.*

Art. 37º — *Además de los miembros de la Dirección Técnica formarán parte de la comisión de exámenes para los diplomas c) y e), los señores jefes de Estado Mayor del Ejército, Marina y los inspectores de Artillería e Ingenieros.*

"Art. 38º — *Los miembros del Aero Club Argentino conservarán respecto del material puesto a disposición del gobierno, todos los derechos y libertad de acción que les correspondan como miembro del Club y propietario de dicho material.*

"Art. 39º — *A pedido del Aero Club Argentino, la Dirección Técnica podrá autorizar el funcionamiento de una escuela civil de aviación, aprovechando el campo de Aviación Militar.*

"Lo que se comunica al Ejército de orden de S.E. el señor Ministro de Guerra,

firmado: Lorenzo Bravo, coronel, jefe del Gabinete Militar".

El mismo día en que se dio a conocer el citado reglamento en cuya redacción tocóle parte activísima a Jorge Newbery, éste y Mascías se encontraban en el aeródromo de Villa Lugano, donde a invitación de Castaibert lo acompañaron

en sendos vuelos con uno de los aparatos que dicho piloto construía en su taller.

Al día siguiente, desde las instalaciones de la Sociedad Sportiva Argentina, el globo "Bols" ascendió por primera vez en el cielo de la patria, al mando del teniente de navío (R), ingeniero Augusto Bana, quien descendió en San Vicente tras 1h. 20m. de permanencia en el aire, con lo que también por primera vez en nuestro país, un aeróstato de propiedad militar surcó airoso un pedazo del cielo de nuestro territorio, cosa que ocurrió el 15 de setiembre de 1912.

Como complemento obligado de la Reglamentación aprobada para la Escuela Militar de Aviación, su Dirección Técnica trazó un plan de estudios que fue aprobado por el Poder Ejecutivo, el cual constaba de los siguientes puntos:

"Construcción y manejo de motores. Historia de los motores a explosión, motores a explosión, elementos que lo componen: cilindros, pistón, bielas, volante, segmentos, árbol acodado, cárter, válvulas, engrasado, diferentes sistemas, crítica.

"Carburación. Diferentes mezclas explosivas, diferentes sistemas de carburación. Allumage (encendido): diferentes sistemas, enfriamiento, distribución, regulación, consideraciones generales.

"Medida del poder efectivo de los motores: freno de Prony, dinamos, frenos, molinete de Renard, fórmulas empíricas, rendimientos.

"Detalle de construcción, materiales empleados en la construcción de motores, aleaciones, aceros especiales.

"Motores a dos tiempos, íd. a cuatro, crítica, diferentes tipos de motores, motores rotativos.

"A esta enseñanza teórica se agregará la enseñanza práctica necesaria para el manejo de motores.

"Aerostación. Constitución y peso del aire, variación de la presión atmosférica, su disminución con la altura, latitud, temperatura y estado higrométrico.

"Relación existente entre la altitud y el peso de un metro cúbito de aire, variación de la temperatura con la altura, experimento de Teisserenc de Bort.

"Fuerza ascensional de los gases, definición y valor de los gases, gases denominados livianos, de los errores en materia de fuerza ascensional, fuerza ascensional del aire caliente, del vapor de agua, del gas de alumbrado, del hidrógeno, peso del metro cúbico de un gas liviano, su variación de fuerza ascensional de un globo lleno, caso de un globo fláccido.

"Estática de los movimientos verticales de los globos libres, estudio de sus movimientos según la vertical, fórmulas de deslastre, leyes que derivan, su dirección, aplicación de ascensiones libres, pérdida de fuerza ascensional en razón de la altura alcanzada, aplicación de los distintos cubajes actuales, estática del movimiento vertical de un globo fláccido.

"Conducción de ascensiones libres. instrumentos que se utilizan, barómetros, barómetros altimetros, su lectura, barómetros, termómetros e higrómetros registradores, estatoscopios, brújulas para observaciones diurnas y nocturnas, variómetros.

"Nociones de mecánica: composición de velocidades, principios de relatividad, composición de rotaciones, aplicaciones a la aeronáutica.

"Estática: composición de fuerzas, cuplos de fuerzas, momento, condiciones de equilibrio de un sistema de fuerza, polígono de fuerzas, polígono funicular, centro de gravedad, centro de presión, aplicaciones a la aeronáutica.

"Dinámica: expresión de velocidad, aceleración, trabajo para un sistema trasladatorio, velocidad, aceleraciones y trabajos de rotación, energía cinética, energía potencial, principio de conservación de la energía, cantidad de movimiento, impulso, aplicaciones de aeronáutica, condiciones de equilibrio de un sistema en movimiento.

"Resistencia a la tracción y a la compresión, peligro por inestabilidad en el caso de la compresión, resistencia a la torsión, resistencia a la flexión, aplicaciones a la aeronáutica.

"Presión, temperatura y densidad, el globo libre, fuerza ascensional, aplicaciones al aeroplano, centro de presión, condiciones de vuelo, alas, timones, alabeamiento: elementos de un aeroplano, resistencia del aparato a la rotura, construcción y trabajo de las hélices, resistencia a las roturas, condiciones de vuelo de los aeroplanos, lanzamientos, virajes, caídas libres, conclusiones sobre el porvenir de la aeronáutica.

"Fotografía aplicada a los reconocimientos aéreos y levantamientos topográficos, fundamentos generales de la fotografía, las cámaras, las placas, indicaciones generales respecto a exposiciones y revelaciones de las placas, fotogrametría, principios de la geometría descriptiva relacionados, constantes interiores, orientación exterior, reconstrucción del objeto fotografiado con una o dos fotografías, estereofotogrametría, foto-teodolito y aparatos auxiliares.

"Aerofotogrametría. Condiciones atmosféricas para las fotografías aéreas, aparatos fotográficos especiales, niveles automáticos, teleobjetivos, diferentes métodos para sacar las vistas aéreas, condiciones que han de satisfacerse para el aprovechamiento métrico a la vista, principales métodos para la transformación de las vistas en proyecciones horizontales, para reconocimientos, para preparación de planos, breve reseña de lo efectuado en este sentido en otros países, condiciones y exigencias especiales del nuestro.

"Diversos métodos de señales: comunicaciones y lectura de cartas; señales para transmisiones de mensajes de acuerdo con los reglamentos 1905-1906 Morse, señales especiales usadas en la aeronavegación, señales de orientación, de advertencia, en el suelo, en el aire, diurnas, nocturnas, aplicación de la telegrafía sin hilos en la aviación, mapas en general, mapas para distintos fines, breves indicaciones referentes a la preparación de una carta, lectura de cartas, trabajo sobre ellas, nociones elementales de astronomía y de orientación astronómica.

"Cartas aéreas especiales. Material cartográfico existente en el país, su empleo en la aviación. Aeronavegación: influencia del viento, relación entre su velocidad y la del aeroplano, determinación de la velocidad del viento por el piloto en viaje, navegación terrestre y los instrumentos que para ella se emplean, fundamentos de la navegación astronómica con los principales instrumentos usados, navegación geofísica: métodos de orientación especial apropiados para el vuelo en nuestro país".

Como parte integral de un proceso que ya nunca se iba a detener en su marcha ascendente, el 19 de setiembre de 1912, por decreto inserto en Boletín Militar Nº 3363 —1ª Parte— se convocó a los señores jefes y oficiales del ejército que desearan seguir los cursos de aeronáutica en la Escuela Militar de Aviación, en la forma determinada por el artículo pertinente del decreto de fecha 14 de setiembre, lo que dio lugar a la presentación de las solicitudes correspondientes al siguiente personal:

Teniente 1º Raúl Eugenio Goubat, de la Comandancia de Campo de Mayo; subteniente Manuel Félix Origone, del 1º de Obuses; subteniente Tomás Alegre, del 1º de Ingenieros; teniente 1º Juan M. Pueta, de la Escuela de Clases; teniente Carlos Giménez Krámer, del 1º de Ingenieros; teniente Baldomero de Biedma, del 6 de Infantería; teniente Saturnino Pérez Ferreyra, del 6 de Ingenieros; teniente Alfredo S. Agneta, del 1º de Artillería; subteniente J. Rafael Tenreiro Bravo, del 3 de Ingenieros; teniente 1º Angel María Zuloaga, del Primer Grupo de Artillería de Montaña; Eduardo A. Bradley, subteniente de Caballería de Reserva; teniente David Ivo Dugour, del 6 de Infantería; teniente

Leopoldo Casavega, del 1º de Ingenieros; subteniente Emilio Calp, del 10 de Infantería; subteniente Julio García Fernández, del 4 de Ingenieros; teniente Aníbal Brihuega, del 5 de Infantería; teniente Juan Carlos Ferreyra, del 8 de Caballería y por último el teniente Pedro L. Zanni, del 2 de Artillería, cuyos antecedentes pasaron a estudio de las autoridades correspondientes.

En consideración al importante carácter que iban tomando las determinaciones precedentes y a fin de cubrir todos sus ángulos con los elementos necesarios para llevarlas a cabo con éxito, la Comisión Central hizo frente, el 21 de setiembre de 1912, a la adquisición en la casa A. Espiase, por un costo total de 80 pesos, de una importante lista de libros destinados a formar "una biblioteca en la Escuela de Aerostación".

Por otra parte, el Aero Club Argentino decidió en la misma fecha remitir a la Federación Aeronáutica Internacional la noticia relacionada con la inauguración de la Escuela Militar de Aviación, al igual que a la revista francesa "La Vie au Grand Air", solicitándole a ésta la publicación de tal informe y la reproducción de las fotografías que se le remitían al efecto.

También se le solicitó a la Federación Aeronáutica Internacional, el envío de "setenta reglamentos más" para ser entregados a los oficiales que los solicitaran.

A los efectos de introducir a determinadas autoridades en el quehacer aeronáutico y a fin de mantener al mismo tiempo su entrenamiento con miras a un futuro inmediato, el 24 de setiembre, poco después del mediodía, Jorge Newbery partió del Parque Aerostático al mando del globo que ostentaba el recordado nombre de su hermano Eduardo, acompañado por el teniente coronel Enrique Mosconi, el mayor Alejandro Obligado y el ingeniero Alberto Mascías.

Previamente, y como ya lo había hecho otras veces, Jorge Newbery invitó al teniente coronel Mosconi para compartir las observaciones atmosféricas que normalmente precedían a todas las ascensiones, y así los inmortalizó una difundida nota gráfica.

Debido a la carencia casi absoluta de viento, el globo se mantuvo largo rato sobre la metrópoli y fue a descender a las 15.45 hs. en proximidades de la estación Lomas de Zamora, luego de 3h. 10m., a considerar desde el instante mismo de la partida.

Cinco días después, el 29, Jorge Newbery se trasladó desde muy temprano a El Palomar y aprovechando que tenía a su disposición toda esa jornada del domingo, voló alternativamente con el biplano Farman y el Blériot de la Escuela, haciéndolo hasta avanzada hora de la tarde, lapso en que cubrió una amplia gama de maniobras de rutina y otras de precisión que realizó sin novedad.

Dicha actividad le fue proveyendo un fuerte acopio de experiencia y conocimientos, cuya búsqueda repitió una vez más al día siguiente, con el resultado habitual.

En conocimiento de que en el Ministerio de Guerra continuábanse estudiando diversos temas, relacionados con el definitivo funcionamiento de la Escuela, entre ellos quienes serían llamados a constituir su cuerpo de profesores, Jorge Newbery —que ya tenía asegurada la dirección técnica del nuevo Instituto— prosiguió entrenándose en El Palomar con el consentimiento de las autoridades correspondientes, sorprendiéndolo allí el amanecer del 3 de octubre, en que desde muy temprano realizó salidas a cortos intervalos utilizando repetidamente el Farman, algunos de cuyos vuelos aprovechó para llevar pasajeros, preferentemente mecánicos.

Cuando promediaba el día y de común acuerdo con Teodoro Fels, ambos se trasladaron a Villa Lugano al mando de distintos Blériot, no sólo para entrenarse y supervisar lo que ocurría en aquel aeródromo del Aero Club Argentino, si-

no también para visitar al común amigo Castaibert, con el que transcurrieron algunas horas del día.

Cuando por la tarde decidieron regresar, Castaibert se ofreció para acompañarlos hasta El Palomar, siendo así como los tres monoplanos fueron tomando altura al salir de Villa Lugano, especialmente Newbery que ascendió hasta sobrepasar los 1.000 metros. Cuando llegó a la vertical del punto de arriba detuvo el motor, y con hélice calada inició un soberbio planeo que tocó suavemente a su fin cuando tomó contacto con la tierra en el mismo lugar donde lo habían hecho minutos antes Fels y Castaibert.

Todas las oportunidades eran buenas para que Jorge se dedicara a realizar vuelos de entrenamiento, razón por la cual lo veremos en días sucesivos volando en El Palomar, en este caso el 4 de octubre de 1912, en que cuatro aeroplanos partieron desde ese aeródromo, uno tras otro, separados por breve intervalo. Se trataba de tres Blériot que estaban: uno, al mando de Jorge Newbery; otro,



Después de aterrizar en El Palomar, procedentes de Villa Lugano, vemos a Newbery, Fels y Castaibert junto a Marcel Paillette —izquierda— que los había estado esperando.

de Marcel Paillette; el tercero, de Teodoro Fels, más el Farman comandado por Alberto Mascías.

En dicha oportunidad la Escuela de Caballería establecida en El Palomar, exactamente donde hoy se encuentra el Colegio Militar de la Nación, había salido de su asiento para ejercitarse en campaña, oportunidad en que los cuatro aviadores condujeron sus máquinas de manera tal que evolucionaron durante un trecho razonable en proximidades del cuerpo en marcha, hasta que decidieron regresar al aeródromo, donde conversaron animadamente sobre la vulnerabilidad de todo aquello que se movía sobre el terreno, con relación a la aeronáutica...

Direccion Técnica de la Escuela de Aviacion Militar



(Bajo la presidencia del Ing. Jorge A. Newbery)



Ing. Alberto R. Mascías — Ing. Horacio Anasagasti — Ing. Jorge Duclout

Ing. Carlos Irmscher — Dr. Gualterio G. Davis — Dr. Guillermo Schulz

CAPITULO LXXII

Como consecuencia de aquel llamado ocurrido el 19 de setiembre de 1912, con respecto a la inscripción de oficiales aspirantes al primer curso de la Escuela Militar de Aviación, se presentaron los candidatos cuyos nombres, grados y procedencia ya hemos mencionado, razón por la cual el Ministerio de Guerra nombró una comisión técnica especialmente designada para la aeronáutica militar, formada por los ingenieros Jorge Newbery, Alberto Mascías y Jorge Duclout, coronel Martín Rodríguez, teniente coronel Enrique Mosconi y mayor Alejandro Obligado, a objeto de examinar la foja de servicios de cada uno de los oficiales que se había inscripto con aquellos fines y emitir juicio selectivo sobre el particular.

Al dar por finalizada tan importante tarea, los integrantes de la citada comisión pasaron las actuaciones de carácter reservado a la instancia siguiente y acordaron trasladarse hasta El Palomar, para revisar el material y efectuar algunos vuelos previos a la incorporación de los eventuales alumnos, cuya confirmación había quedado definitivamente a cargo del Ministerio de Guerra.

Una vez en El Palomar. Jorge Newbery emprendió un vuelo llevando como pasajero al teniente coronel Mosconi; sucediéndole en los mandos el ingeniero Alberto Mascías que voló sucesivamente con el teniente coronel Arenales Uriburu y el teniente Zanni. Por último, Marcel Paillette que se encontraba en el lugar, llevó a volar al mayor Alejandro Obligado.

Por fin y para satisfacción de todos, el ingeniero Alberto Mascías se recibió de aviador el 9 de octubre de 1912, en que le fue entregado el brevet Nº 14, en mérito a haber aprobado el día 6 anterior, en El Palomar, las exigencias establecidas por la Federación Aeronáutica Internacional, consistentes para el caso en las siguientes maniobras, rendidas a bordo del biplano Henry Farman con motor Gnome de 50 HP:

"Dos pruebas de distancia, consistente cada una en recorrer, sin contacto con el suelo, un circuito cerrado de una longitud minima de cinco kilómetros, y una prueba de altura en la que debia elevarse por lo menos a 50 metros sobre el punto de partida. El descenso, con motor detenido —prosigue la F.A.I.— no podrá verificarse a más de cien metros de un punto elegido de antemano.

"Los circuitos se efectuarán en dos series de cinco ochos entre dos pilones colocados a 500 metros de distancia, uno de otro".

El mismo día en que el ingeniero Mascías se hizo acreedor al título de aviador civil, el ingeniero Jorge Newbery fue nombrado vocal titular de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, que por entonces presidía el señor Dalmiro Varela Castex.

Coincidentemente, pero en representación de la Municipalidad capitalina, Jorge Newbery intervino en la extensión del Certificado de conductora de "automóviles a explosión, hasta 50 HP de fuerza" a favor de la señora Magdalena Madero de Tornquist.

Dicho carnet concedido bajo el Nº 7, el 11 de octubre de 1912, tuvo la particularidad de ser el primero otorgado

a una mujer en la Capital Federal, el cual fue firmado por el Intendente Municipal Dr. J. S. de Anchorena; su secretario el ingeniero Atanasio Iturbe y ratificado más abajo por Jorge Newbery como Director de Alumbrado..., lo que habla una vez más de su versatilidad de funcionario.

El 13 de octubre se realizaron en El Palomar importantes vuelos que estuvieron a cargo de Paillette, Castaibert, Goubat y Escola, pero indudablemente la hazaña del día fue concretada por Jorge Newbery, quien a bordo del Blériot monoplaza, de 50 HP, ascendió en grandes círculos que abarcaron desde Morón



Una prueba más de la multiplicidad de obligaciones municipales a cargo del Ingeniero Jorge Newbery, la da su firma impresa en este carné de conductor, que ratifica lo comentado en el texto.
Foto gentileza de los señores Bernardo Lechner y Jorge E. Travaglini.

Volviendo al ámbito de la aeronáutica militar, nos encontramos con que el 12 de octubre de 1912, por Boletín Militar 3385 —1ª Parte— fueron confirmados como integrantes de la Dirección Técnica de la Escuela de Aviación Militar, en su carácter de miembros de la C.D. del Aero Club Argentino, su presidente, Jorge Newbery; Alberto Mascías, Jorge Duclout, Horacio Anasagasti y los tenientes coroneles Martín J. López y Enrique Mosconi, la que tendría a su cargo todos los aspectos relacionados con su denominación, quienes de inmediato entraron en funciones a todos sus efectos.

hasta San Martín, teniendo como centro El Palomar. Su permanencia en vuelo fue de 33 minutos y alcanzó una altura máxima de 2323 metros, que se consideró la mayor lograda con avión en nuestro país hasta ese momento, debiéndose destacar que estuvo apenas a 177 metros por debajo del tope máximo especificado para esa aeronave y que en aquellos niveles soportó una temperatura de 30 grados centígrados bajo cero (–30° C).

El 16 de octubre del año que corría, el Poder Ejecutivo Nacional suscribió un importante decreto que fue publicado en

el Boletín Militar Nº 3385 —1ª Parte— mediante el cual se designaba al teniente coronel Antonio Arenales Uriburu, Director militar de la Escuela Militar de Aviación, cargo que hasta ese momento estaba vacante, función que prácticamente se encontraba bajo la responsabilidad de Jorge Newbery, dada su anterior designación como Director del Cuerpo Técnico de dicha Escuela.

Ese mismo día, el primer Jefe que habría de dirigir los destinos del nuevo Instituto militar, recorrió en compañía de Newbery, Mascías, Mosconi y Obligado el aeródromo de El Palomar, a fin de determinar de común acuerdo las mejoras a introducir en su ámbito y resolver —entre otros aspectos— el alojamiento adecuado para un oficial, dos sargentos, dos cabos primeros, treinta soldados conscriptos y diez marineros; personal que constituía, ahora sí, el Destacamento Aeronáutico.

En consideración a las necesidades de personal técnico que por entonces padecía la Escuela, Jorge Newbery inició las gestiones pertinentes que trajeron como resultado una Resolución Ministerial inserta en el Boletín Militar Nº 3385 —1ª Parte—, cuyo texto informaba que vista la nota del señor presidente del Aero Club Argentino, y atento a lo dispuesto por el Artículo 3º de la Reglamentación de la Escuela Militar de Aviación, el Ministerio de Guerra resolvía aprobar la propuesta hecha a favor de los tenientes coroneles Enrique Mosconi y Martín López, para formar parte de la Dirección Técnica de dicho Instituto aeronáutico, sin perjuicio de las funciones que ambos desempeñaban en esos momentos.

Casi inmediatamente, el día 21 del mismo mes y año, por decreto inserto en el Boletín Militar Nº 3389 —1ª Parte— se ordenó el pase del teniente 1º Raúl Eugenio Goubat, del acantonamiento de Campo de Mayo a la Escuela Militar de Aviación, lo que se conjugaba maravillosamente con las necesidades de su nuevo destino y su inquieto espíritu de vuelo, ya que no sólo había sido el primer militar que como se recordará voló con Valletón en 1910, sino que ahora, apenas dos días después de su pase a El Palomar, rendía satisfactoriamente su examen de vuelo el 23 de octubre de 1912, para hacerse acreedor al brevet Nº 16 de piloto aviador civil, al igual que el teniente Escola que le había precedido con la obtención del Nº 15.

Mientras Newbery continuaba entrenándose en vuelo con miras a la aplicación de sus conocimientos en la Escuela Militar de Aviación, el 23 de octubre el Ministerio de Guerra aprobó el ordenamiento propuesto para la integración del cuerpo de profesores y sus respectivas asignaturas, recayendo tan honrosa designación a cargo de distintas materias, en los señores:

Ingeniero Jorge Newbery, *Director Técnico. Teoría de aviación.*

Ingeniero Jorge Duclout, *conocimientos generales de mecánica y principios de construcción de aparatos.*

Doctor Guillermo Schulz, *fotografía aplicada a reconocimientos aéreos, métodos de señales y lectura de cartas.*

Doctor Gualterio G. Davis, *meteorología.*

Ingeniero Horacio Anasagasti, *construcción y manejo de motores.*

Ingeniero Carlos Irmscher, *empleo de los diversos tipos de construcciones militares de aeronáutica.*

Ingeniero Alberto R. Mascías, *teoría y práctica de aerostación.*

Marcel Paillette, *instructor de vuelo y mecánico de aviones.*

Este profesional rentado cuya permanencia en la Escuela Militar de Aviación fue de sólo tres meses, preparó durante ese tiempo a los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías, amén de los oficiales Goubat, Escola y Origone, siendo reemplazado como instructor al término de su contrato, por los dos ingenieros aviadores inicialmente mencionados.

De acuerdo con una Memoria que la Escuela Militar de Aviación publicó con posterioridad a 1912, en dicho año Jorge Newbery dictó a los alumnos del primer curso, 19 horas semanales de clases, que abarcaban de lunes a sábado —inclusive— sin perjuicio de sus otras obligaciones como funcionario, quedándole libre solamente el día domingo que dedicaba a sus vuelos y asuntos personales.

En lo que se refiere al servicio mecánico, llegó un momento en que el instructor de vuelo, a pesar de su buena voluntad no podía atenderlo sino con ayudantes, entre los que se contaban los clases y algunos soldados que tenían conocimientos aplicables a la materia, lo que ya había contemplado el Reglamento en sus Artículos 25 y 26, en cuanto se refería a la selección del personal militar destinado a la aeronáutica. Tal el caso de los mecánicos Cristóbal Vichi y Francisco Adolfo Beltrame, que oportunamente cumplieron el servicio militar obligatorio en El Palomar, donde el teniente 1º Raúl Eugenio Goubat se desempeñó por mucho tiempo como jefe del Destacamento Aeronáutico Militar y encargado del personal de talleres.

A dichos talleres el Reglamento los mencionaba en futuro, razón por la cual no comenzaron a actuar plenamente y de inmediato los infatigables y hábiles pioneros de la mecánica y tareas afines aeronáuticas, como lo fueron D. Ambrosio Garagiola, Ambrosio Taravella, Pedro Rielo, Pablo Parasovscka y tantos otros, de quienes el historiador D. Antonio Biedma Recalde dijo en una de sus tantas rememoraciones del pasado:

"...fueron los verdaderos forjadores del éxito de un piloto —por lo general profesional— de quien eran su primer admirador y cuya suerte consideraban como suerte propia. Se entregaban a sus tareas en cuerpo y alma y jamás se supo que preestablecieran un horario, como tampoco que pararan mientes en las condiciones de confort y seguridad".

Hemos abandonado deliberadamente el tratamiento de los aspectos profesionales de Jorge Newbery y sus responsabilidades al frente de la Dirección de Alumbrado, a los efectos de no interrumpir la continuidad de los importantes acontecimientos que se fueron sucediendo sin pausa alrededor de la Escuela Militar de Aviación, cuyas etapas previas y sucesivas merecían el tratamiento especial del que no nos quisimos apartar sino en forma excepcional.

Justo es aclarar entonces, que aquel importante organismo comunal a cargo de Jorge Newbery, en ningún momento exhibió suspendidas ni deterioradas aquellas características habituales de su quehacer diario, que se acrecentaban en cada jornada.

Como ya dijimos, los hechos se fueron precipitando en sucesión ininterrumpida y en ese ambiente pletórico de trabajo y entusiasmo, llegamos al 25 de octubre de 1912 en que por Boletín Militar Nº 3394 —1ª Parte— se dio a conocer la Resolución por la que tomamos conocimiento de que "visto el informe de la Dirección Técnica de la Escuela Militar de Aviación, debiéndose dar comienzo a los cursos de dicha Escuela,

El Ministro de Guerra

RESUELVE:

1º — Señalar el dia 4 de noviembre próximo a las 8 a.m. para la apertura de la Escuela Militar de Aviación, debiendo los oficiales que a continuación se designan presentarse el día y hora indicados al Director Militar de dicho instituto en el aeródromo de la Escuela (Est. El Palomar, F.C.P.).

2º — Incorpórase a la Escuela Militar de Aviación los siguientes oficiales para el curso de pilotos: teniente de fragata Melchor Z. Escola, tenientes primeros Raúl E. Goubat y Anibal Brihuega, tenientes Pedro Zanni, Alfredo S. Agneta, Carlos Giménez Krámer, Juan Carlos Fe-

rreyra, Baldomero de Biedma, Saturnino Pérez Ferreyra, Leopoldo Casavega y el subteniente Manuel F. Origone.

3º — Los señores oficiales que han solicitado ingresar como alumnos en la Escuela Militar de Aviación y que no se incluyen en la presente resolución, serán tenidos en cuenta cuando se llame al segundo curso.

4º — Publíquese en el B. M. y archívese. (Fdo.): Vélez".

Como ya es sabido, dicho personal había sido seleccionado desde el punto de vista físico y en base a sus aptitudes deportivas, por cuanto todavía no estaba previsto el examen psíquico de los candidatos, lo que con el tiempo fue agregado como indispensable para el ingreso a la categoría de personal navegante.

Inicialmente se ponía énfasis en la revisación del corazón, pulmones, oído y vista, según lo determinaba el Artículo 16º del Reglamento de la Escuela.

Corresponde agregar aquí que el curso que inicialmente era de solamente once oficiales, fue ampliado a doce hombres mediante la incorporación al mismo del suboficial Francisco S. Sánchez, quien procedía de la Escuela de Caballería.

Eran tan brillantes sus antecedentes y tan grande su prestigio en el ámbito castrense, que su ingreso al primer curso le fue acordado sin inconvenientes, pese a que —como ya se ha dicho— habían sido convocados solamente señores oficiales.

Su acertada inclusión brindó un resultado tan satisfactorio, que el segundo curso de la Escuela Militar de Aviación, encontró al suboficial Francisco S. Sánchez designado instructor de vuelo de los clases de la Armada Nacional, que eventualmente fueran incorporados a dicho Instituto.

La inclusión de los suboficiales en la citada reglamentación, se nos antoja producto de una forma de reconocimiento por parte de la superioridad a dichos cuadros, en homenaje al desaparecido sargento José Eduardo Romero, cuyo sacrificio lo convirtió en la primera víctima militar de la aeronáutica nacional argentina.

Antes de iniciarse el primer curso se llevaron a cabo pequeños programas de vuelos, a cargo del personal que estaba afectado directamente a las actividades de la Escuela, y en tal sentido, el 27 de octubre de 1912 pudo apreciarse un magnífico espectáculo que excepcionalmente podía observarse en Buenos Aires, cual era el vuelo simultáneo de cuatro aeroplanos que se trasladaron desde El Palomar hasta Villa Lugano, los cuales eran tres Blériot y un Farman, conducidos los primeros por Newbery, Paillette y Fels, mientras que el último lo era por Mascías que llevaba como pasajero al señor Eduardo Perotti, desde donde regresaron en las últimas horas de la tarde sin novedad.

A poco las autoridades resolvieron por Boletín Militar Nº 3396 —1ª Parte— del 29 de octubre de 1912, que por hallarse destinados en la Escuela Militar de Aviación, a partir de entonces su Director, el oficial afectado al mismo Instituto y el personal de tropa en sus cuerpos respectivos, revistarían en la lista del Ministerio de Guerra.

Nos encontramos ahora a 3 de noviembre de 1912, víspera de la iniciación de los cursos en la Escuela de Aviación y todo ya está dispuesto para ello.

Los aeroplanos revisados y en perfectas condiciones de vuelo. Los hangares representan la imagen misma del orden y la limpieza, que se advierte y respira hasta en sus bien regados y barridos pisos de tierra.

Hacía varios días que el personal todo aguardaba ansiosamente el acto de apertura de una actividad que estaba llamada a sentar las bases de un porvenir que en aquellos momentos históricos nadie hubiese podido imaginar.

Por un elemental principio preventivo de seguridad, convenía realizar un día antes con cada aeroplano afectado a la instrucción un vuelo de comprobación y mantenimiento y por lo tanto, pese al fuerte viento reinante desde las primeras horas del día, Jorge Newbery se dispuso a ello, por lo que ordenó sacar uno de los Blériot hangarados.

Eran tiempos de normas inamovibles en que si había viento se lo tomaba de frente y si reinaba calma se despegaba con el sol a la espalda. . .

No obstante, dada la intensidad e incidencia del viento capaz de volcar al aparato si se lo ofrecía de flanco, Jorge optó por no ir al encuentro de la cabecera más conveniente, sino despegar directamente desde donde se encontraba, con viento de cola, para lo cual varios soldados distribuidos en los extremos de alas y empenaje orientaron al avión en la dirección por él elegida. A una seña de Newbery lo soltaron al unísono y el aparato partió a los corcovos sin otra consecuencia que un prolongado despegue que parecía nunca terminar, hasta que por fin se encontró en el aire.

Entonces enfrentó al viento y "casi sin avanzar" fue tomando altura sobre el mismo campo.

El cielo se presentaba decorado con grandes y pomposas nubes dispersas que semejaban sueños a la deriva, y al llegar a su nivel Jorge introdújose en una de ellas con su avión.

¿Sabía alguien qué pretendía hacer?

Podría decirse que la consecuencia de esa determinación fue lógica, ya que pocos segundos después se lo vio emerger por debajo de la nube, con el Blériot enroscado en un violento tirabuzón que recién pudo dominar bastante cerca del suelo.

A continuación intentó aterrizar, pero tuvo que desistir porque el viento lo empujaba peligrosamente hacia los hangares.

Fue ese un momento muy comprometido que afortunadamente logró dominar dando plena potencia y buscando altura, para después enfrentar el viento y aterrizar sin novedad.

❖



Tte. Coronel Antonio Arenales Uriburu.

CAPITULO LXXIII

El día 4 de noviembre de 1912 a las 08.00 hs., todo se encontraba dispuesto para darse principio de ejecución al primer curso de pilotos de la Escuela Militar de Aviación, cuya primera Orden del Día, leída personalmente por su Director, el teniente coronel Antonio Arenales Uriburu, no dejaba lugar a dudas en cuanto al significado de su contenido, que textualmente estaba redactado como sigue:

"Queda en la fecha inaugurado el primer curso de la Escuela Militar de Aviación creada por superior Disposición de fecha 10 de agosto de 1912.

"Al dar comienzo a los cursos de la Escuela, esta Dirección saluda a los SS. Oficiales alumnos deseándoles feliz éxito en sus estudios y aprovechamiento de la enseñanza que reciban para su futura aplicación en nuestras instituciones armadas.

"Para el logro feliz de la empresa en que todos, profesores y alumnos nos hemos empeñado, los esfuerzos serán pocos y una sola voluntad y un profundo convencimiento de la utilidad del nuevo medio, que se incorpora al arte de la guerra, nos llevará al resultado feliz que ambicionamos, de dotar de ese poderoso elemento a la defensa nacional. No se les ocultará SS. Oficiales la responsabilidad que pesa sobre todos nosotros ante la Nación que espera con toda confianza que seamos dignos de ella y que respondamos al entusiasta esfuerzo que hace falta para que nuestro país no se quede atrás en la evolución que en estos momentos se opera sobre la aplicación de la Aviación de guerra.

"Tenemos que vencer, puesto que, entusiasmo y convencimiento no nos faltarán y si recordamos que seremos los primeros en haber tenido la gloriosa tarea de dotar a nuestras queridas instituciones armadas del valioso concurso de la aviación, las dificultades y rudas pruebas que será necesario pasar estarán compensadas si logramos llegar al fin de nuestros anhelos.

"Los principios serán rudos, seguramente, pero con tesón y fria resolución se salvarán pronto los obstáculos que naturalmente se presentarán, y si seguis fielmente las lecciones de vuestros profesores, sin dejaros llevar por la vanidad y deseos de alcanzar triunfos prematuros, el éxito será seguro y rápido.

"Llamo especialmente la atención de los SS. Oficiales alumnos, sobre la importancia que tiene seguir fielmente, las indicaciones de los profesores, esta es la única manera de evitar accidentes desagradables y será considerado como falta grave el apartarse deliberadamente durante la enseñanza, de las órdenes y directivas que se les den durante las clases prácticas.

"El Palomar, noviembre 4 de 1912.

Firmado: Arenales Uriburu
Tte. Cnel. Director"

A continuación se dio lectura a la Orden Nº 2, que trataba de horarios y profesores.

Seguidamente se obtuvieron fotografías de los oficiales del primer curso, las que de inmediato ganaron amplia difusión, hasta que un apasionado de la

materia, el "Precursor de la Aeronáutica Argentina" suboficial (R) Tomás Toribio Pino, descubrió que en dichas notas gráficas dadas a publicidad faltaba el teniente Aníbal Brihuega.

Una vez retirado del servicio activo, el citado Precursor entrevistó en su despacho al teniente coronel Brihuega y, llevada la conversación a ese terreno, éste no ocultó su contrariedad por dicha omisión.

Entonces el suboficial Pino le solicitó una fotografía adecuada que agregó cuidadosamente en determinado lugar del grupo original, a fin de poseerlo íntegro en su álbum de recuerdos, lo que dio por resultado el documento gráfico que publicamos gracias a su generoso desprendimiento, con el agregado de que en él no figura el sargento 1º Francisco S. Sánchez, por cuanto como ya se dijo, la fotografía corresponde solamente a los señores oficiales de aquel primer curso de pilotos militares, que en la oportunidad estaban acompañados por el señor Director de la Escuela Militar de Aviación y dos de sus destacados profesores: los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías.

De inmediato se iniciaron los vuelos, que tenían por objeto ofrecer al personal reunido en su totalidad, salvo a aquellos que ya eran pilotos, la primera demostración práctica.

La misma fue iniciada por el teniente de fragata Melchor Z. Escola a bordo del Farman, al que sucedieron los tenientes Goubat y Origone con el mismo aparato, cumpliendo cada uno de ellos una vuelta de pista en forma correcta.



A los efectos de reunir en un solo grupo fotográfico a todos los integrantes del primer Curso de oficiales de la Escuela de Aviación Militar, el Precursor D. Tomás T. Pino agregó al teniente Aníbal Brihuega en el espacio existente entre los dos últimos alumnos del extremo derecho, de lo que resultó el grabado de la página siguiente, que nos muestra el Curso completo, con la presencia de autoridades de la Escuela.

Foto: Archivo General de la Nación.

Luego el ingeniero Mascías realizó varios vuelos con pasajeros en los que llevó sucesivamente a oficiales cursantes, lo que significó para algunos su bautismo aéreo, sobre avión.

En primer lugar le tocó volar como acompañante al teniente 1º Pérez Ferreyra al que sucedió el teniente Casavega.

También prestaron su inestimable colaboración los tenientes Goubat y Escola, el segundo de los cuales llevó sucesivamente a los tenientes Juan Carlos Ferreyra y Alfredo Agneta, cediéndole de inmediato el aparato al teniente Goubat, quien hizo lo propio con los tenientes Biedma y Brihuega.

Más tarde salió nuevamente el ingeniero Mascías acompañado por el teniente Zanni, para efectuar los últimos vuelos del día llevando a los tenientes Casavega y Giménez Krámer.



De izq. a der.: tenientes S. Pérez Ferreyra y Origone; teniente de fragata M. Z. Escola; tenientes C. Giménez Krámer y A. Agneta; ingeniero Jorge Newbery; teniente coronel Antonio Arenales Uriburu; ingeniero Alberto R. Mascías; tenientes R. E. Goubat, P. Zanni, B. Biedma, L. Casavega, A. Brihuega y J. C. Ferreyra.

Después de supervisar toda la actividad detallada precedentemente, Jorge Newbery se hizo cargo del biplano Farman y despegó acompañado por el capitán Lapuente y tras completar una serie de vueltas de pista, cerró su actividad con dicho aparato mediante un vuelo en el que llevó consigo al teniente Origone.

A continuación Jorge Newbery ascendió a un Blériot y transitó repetidamente sobre la vertical del aeródromo, a la prudente altura de 900 metros, hasta que por último detuvo la marcha del motor e inició un cerrado tirabuzón perfectamente controlado, maniobra que recién suspendió a poco más de 150 metros del suelo y de inmediato aterrizó sin novedad.

De tal manera quedaba cerrada la actividad aérea en el día inaugural de los cursos de pilotaje, llevada a cabo en la Escuela Militar de Aviación.

"La enorme expectativa con que la población metropolitana aguardaba la iniciación de las actividades de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar —dijo Biedma— a cuya creación había contribuido con su óbolo, hizo que por mucho tiempo después de su inauguración oficial se viera frecuentada cotidianamente por numeroso público deseoso de asistir al atrayente espectáculo de los vuelos. Esta concurrencia era tan asidua que determinó a la Dirección a autorizar el libre acceso del público a toda hora, en el sector comprendido entre los hangares y la barandilla que corría paralela a



Sargento 1º (R) Francisco S. Sánchez, Piloto Aeronauta Nº 16, 20 de marzo de 1913. Piloto Aviador Nº 31, 14 de julio de 1913. (B.A.P. 2100). Integró el curso inicial de la Escuela de Aviación Militar y fue el primer suboficial que recibió ambos títulos.

la línea del frente de aquéllos, a unos treinta y tantos metros de distancia, señalando el comienzo de la pista de vuelo. Para su mayor comodidad se colocaron algunos bancos placeros y, finalmente, hubo también de habilitarse los días domingos y feriados para vuelos de exhibición y pasajeros con invitados de interés para la aviación misma.

"Estos últimos resultaban, al día siguiente, nuevos contribuyentes con varios millares de ladrillos, centenares de chapas de cinc, gran cantidad de cajones de nafta, apreciable número de hélices, etc.".

El día 5 de noviembre, es decir, uno después de iniciados los vuelos con avión, todo el Parque Aerostático y los aeronautas del Aero Club, fueron movilizados masiva e incondicionalmente al servicio del nuevo instituto aeromilitar, en el que se reflejaba el nacimiento de la patria en alas, que al fin de cuentas era la feliz consecuencia del esfuerzo mancomunado de civiles y militares.

Y como la aerostación también se encontraba prevista dentro de los planes de estudio de la nueva casa, el alumnado se dispuso entusiastamente a sacarle el mayor provecho a las lecciones que los instructores habrían de brindarles, mediante el uso del valioso material reunido con tantos sacrificios.

Con gran respeto por todo lo que se había puesto desinteresadamente a su entera disposición, la mayor parte del alumnado despertaba al asombro de lo que por fin les abriría las puertas más inverosímiles en todas las dimensiones del espacio.

Como decíamos, ya hemos llegado al martes 5 de noviembre de 1912, y en el Parque Aerostático se encontraba dispuesto desde muy temprano —merced a la preocupación de D. Ernani Mazzoleni— el globo "Buenos Aires", cuya capacidad era de 1.200 m³, a fin de realizar la primera ascensión el instructor Jorge Newbery con los tenientes Goubat y Escola, éstos en su nueva calidad de alumnos militares.

A propósito de esta ascensión llena de peligros y de difíciles momentos, el aviador Goubat publicó la siguiente narración en la Revista del Aero Club Argentino:

"¡Larguen todo!... nada, una bolsa de lastre afuera; ¡larguen!... tampoco: el globo seguía aferrado al suelo. Otra bolsa de lastre afuera y así por varias veces el ingeniero Jorge Newbery, que piloteaba el globo 'Buenos Aires', de 1.200 metros cúbicos dio la sacramental voz de ¡larguen todo! y cada tentativa era una bolsa de lastre que salía de la barquilla, hasta que por fin el globo se elevó. De 10 bolsas que había allí cuando entramos, sólo quedaban tres cuando ascendimos.

"Era esta mi primera ascensión en esférico, esperada con ansia desde hacía un año; y, aunque ya era piloto de aero-

planos, no veía la hora de elevarme por los aires en un globo...

"¡Ya lo estaba! y sin ninguna preocupación del equilibrio ni la atención a la marcha regular del motor; completamente libre de contemplar, rodeado del mayor silencio, el hermoso panorama que se extendía a nuestros pies. ¡Buenos Aires...!, tan extensa que se perdía en la bruma que cubría el horizonte.

"El día anterior, 4 de noviembre, había tenido lugar la inauguración de los cursos de la Escuela de Aviación Militar; un tiempo hermoso nos había favorecido. Los ingenieros Newbery y Mascías, el teniente Escola y yo, turnándonos, sacamos a hacer el primer viaje por los aires a todos los oficiales alumnos. A las 10 a.m., después de casi cuatro horas de vuelos consecutivos, terminó el acto inaugural en el aeródromo de El Palomar debiendo continuar al otro día a las 9 a.m. en el parque aerostático del A.C.A. en Belgrano, de donde saldrían los tres globos de mayor cubicación piloteados por pilotos de dicho A.C.A. conduciendo a todos los oficiales a recibir el bautismo del aire.

"Todo lo que tuvo de hermoso el día 4 lo tuvo de desapacible el 5; amaneció el cielo encapotado y una ligera llovizna caía incesantemente. ¡Mal día!, me dije; pero no obstante eso a las 6.30 a.m. ya me encontraba en el parque aerostático, cuyo encargado había dado comienzo a las 2 a.m. a inflar los globos, de los cuales el 'Buenos Aires' y el 'Eduardo Newbery' estaban por terminarse de llenar.

"A las 8 a.m. cayó un fuerte aguacero que duró más de una hora; hablé por teléfono con Newbery, quien me dijo que a las 9 estaría en el parque, y aunque fuera uno de los globos saldría para no perder inútilmente el gas.

"Después de haber largado algunos globos sonda y tomado la dirección del viento S. 16° O., consultamos la carta para ver dónde sería nuestro probable descenso, que calculábamos en Martín García o en la costa oriental.

"El primer globo que se alistó para salir fue el 'Buenos Aires', piloteado por el ingeniero Jorge Newbery, acompañándolo el teniente de fragata Melchor Z. Escola y yo. Tomamos los aparatos y cartas indispensables para este viaje, entre los cuales llevamos un 'variómetro', aparato alemán que indica la velocidad de ascenso o descenso por segundo, y que por primera vez se iba a ensayar; él fue el causante de las peripecias de este viaje.

"A las 9.30 a.m. ocupamos nuestro puesto en la barquilla y a las 9.59 a.m. después de todas las maniobras descriptas al principio de esta narración el globo comenzó a elevarse con lentitud; media bolsa de lastre afuera y salvamos los edificios que rodean el parque aerostático.

"El ingeniero Newbery tenía a su cargo la dirección del globo. Escola el hacer las observaciones y yo llevaba las anotaciones de las mismas.

"A los 10 minutos de nuestra salida nos encontramos a 700 metros de altura; el viento nos arrastra en dirección NE. con una velocidad de 10 kilómetros; a esa altura el globo había encontrado su zona de equilibrio y el ingeniero Newbery aprovechó entonces para hacernos practicar algunos ejercicios de orientación, pidiéndonos que buscáramos rápidamente en el horizonte puntos conocidos como Campo de Mayo, Palomar, Mataderos, etc., los cuales encontramos sin mayor dificultad.

"A las 10.20 a.m. un nuevo deslastre nos llevó hasta 1.700 metros, donde una corriente de viento del O. nos internaba en el río, en vista de lo cual Newbery nos preguntó por los salvavidas; buscamos dentro y fuera de la canasta ¡nada!; el encargado del parque que había preparado el globo se había olvidado de embarcarlos.

"Le pusimos un telegrama concebido en estos términos: 'nos internamos en el río sin salvavidas, lo felicitamos, Newbery'. Y lo enviamos con una de las palomas que llevábamos.

"A partir de este momento empiezan las peripecias de esta memorable ascensión, la primera que hacía y en la que, de una manera inesperada batimos el récord de altura en globo libre en América.

"En vista de que este viento nos internaba más y más en el río y no llevábamos suficiente lastre (sólo dos bolsas y media) para maniobrar, Newbery decidió ponerse al 'guide-rope' y continuar así hasta que algún barco nos recogiera.

"Empezó a valvulear observando al mismo tiempo el aparato alemán que llevábamos, pero desgraciadamente el aparato que durante la ascensión había marcado bien la velocidad, no funcionó cuando el globo empezaba a descender con rapidez. Todo el lastre fue tirado sin conseguir aminorarla; el golpe de la canasta contra el agua fue recio; y el baño me tomó de sorpresa, pues me encontraba agachado en el fondo de la barquilla ocupado en recoger el lastre que se había volcado, para arrojarlo.

"Azotado por una ligera brisa el globo empezó a arrastrarse por la superficie del río y poco a poco la canasta iba su-



En el Parque Aerostático, el ingeniero Mascias, rodeado de alumnos del primer Curso de la Escuela de Aviación Militar, lee con preocupación el mensaje que mediante paloma le ha hecho llegar Jorge Newbery, desde el globo Buenos Aires.

mergiéndose, por lo que tuvimos que pararnos en el borde de ella, y más tarde, debido a que la canasta quedó completamente sumergida hubimos de trepar al aro.

"Parados los tres sobre él observábamos con ansiedad el horizonte y... ¡ni un barco en todo él! Alcanzábamos a distinguir perfectamente la costa, pues apenas estábamos a unos ocho kilómetros y a la altura de San Isidro, cuya iglesia divisábamos; y por ahí tampoco se veía nada.

"La última paloma, que ya se había sumergido varias veces, fue sacada toda mojada y largada sin mensaje.

"Debido a la resistencia que oponía el arrastre de la barquilla en el agua, el globo se acostaba sobre la superficie; estaba completamente fláccido, perdía gran cantidad de gas, porque el aire penetraba en la parte del apéndice que estaba abierto. Newbery resolvió trepar por la cuerda del mismo, a fin de atarlo, pero fue inútil; el balanceo del globo lo cansó y tuvo que desistir. No habiendo esperanza de ningún auxilio, y como ya hacía más de media hora que estábamos en esta situación, que pronto debería extenuarnos, pues además de estar empapados teníamos que andar dando vueltas por el aro cada vez que el globo se balanceaba a uno y otro lado, para evitar que en cada uno de estos balanceos nos zambullera. Newbery resolvió aligerar el globo a fin de elevarnos de nuevo, para lo cual bajó a la barquilla y, con el agua al cuello, comenzó a arrojar fuera todo lo que en ella había, incluso los abrigos y ropa que allí dejáramos. Como la barquilla estaba tapizada interiormente, impidiendo que el agua saliera con facilidad, haciendo pesado el globo y dificultando su arrastre por el agua, cortó todas las lonas. No habiendo ya nada que tirar y en vista de que el globo aún no se levantaba, después de haber cambiado ideas con Escola y conmigo sobre lo que convenía hacer, resolvió cortar las cuerdas de suspensión de la barquilla del lado del 'guide-rope', para que, volcándose la barquilla, el agua saliera más fácilmente, operación en la que Newbery se hirió la mano.

"A pesar de esto el globo no daba señales de querer elevarse, y ya no quedaba para tirar más que los pocos aparatos que conservábamos colgados del aro: un altímetro registrador Richard, el variómetro (que tan mala jugada nos hizo) y otro altímetro aneroide que yo llevaba colgado al cuello. Al rato y gracias a un poco de sol que unas nubes dejaron pasar y que dilataron el gas aumentando su fuerza ascensional, la barquilla empezó a salir del agua con toda lentitud, y el globo a navegar a 'guide-rope', a unos 20 metros de la superficie líquida con rumbo Este. Como no subiera más tuvimos intención de abandonar el 'guide-rope' pero como para el descenso nos hacía falta comenzamos entre los tres a recogerlo para cortarle un pedazo; no habíamos aún recogido ni diez metros, cuando extenuados hubimos de largarlo nuevamente.

"Como poco a poco el agua que había chupado la canasta y las cuerdas se iba evaporando, la ascensión empezó a hacerse más rápida; y al poco rato, consultando el aneroide que llevaba yo al cuello (por lo visto salió con dos), vi que nos encontrábamos a 100 metros, divisando claramente Martín García, si bien el viento nos llevaba hacia el Este.

"Mientras el globo salía del agua nuestra alegría era grande. Se comprende que nuestro espíritu no había decaído; al menos ninguno de los tres habíamos proferido la menor palabra de desaliento, ni hecho alusión al peligro que corríamos. Aunque cada uno, en su interior, había hecho mil reflexiones sobre la crítica situación y el desenlace probable, demostramos de cuando en cuando nuestro buen humor, lamentando las botellas de champagne y comida que habían sido arrebatadas por el agua. La ascensión continuaba; el altímetro seguía subiendo e iba a marcar los 200 metros. En este momento vino a mi imaginación un cuento de Mascías, que tra-

taba de un suicida neoyorquino, quien habiéndose arrojado de un 30° piso, oyó al pasar por el 11°, en cuyos balcones se encontraba una pareja de recién casados, una exclamación femenina; grito de sorpresa: '¡pobre hombre!'; al que él contestó con toda tranquilidad: 'no es nada señora, hasta ahora todo marcha bien'. Tenía razón; lo malo vendría cuando llegara al suelo. Lo mismo nos pasaba a nosotros; al subir todo iba bien; pero... ¿hasta cuándo subiríamos? ¿Y si volvíamos a caer en el río?

"¡Altura!, me dice Newbery; veo el altímetro y leo: ¡2.400 metros! 'Mi récord en aeroplano', añade y tres hurras resonaron en la soledad del espacio. Sin brújula, pues la habíamos perdido en el agua, no podíamos precisar con exactitud el rumbo que llevábamos. Además entre nubes como estábamos, de poco nos hubiera servido.

"Ya a los 100 metros habíamos atravesado las primeras capas perdiendo de vista la tierra; sólo de cuando en cuando por algún claro que se abría entre ellas alcanzábamos a divisar ¡todavía el río a nuestros pies! Y los tres, a caballo sobre el aro, tiritando de frío, buscábamos en el agua alguna embarcación.

" '¡Altura!' —vuelve a pedir Newbery— ¡3.500! leo; y otros tres sonoros hurras resonaron en la inmensidad del espacio por su récord de altura en globo batido. Eran las 11.30 a.m.; yo ya empezaba a sentir apetito y sed, en la barquilla, que colgaba a nuestros pies, nada había; todas las provisiones y bebidas que habíamos embarcado se las había tragado el río.

"A las 11.45 a.m. nos encontrábamos a 4.100 metros de altura; el frío era ya bastante intenso; el termómetro registrador marcaba 10 grados bajo cero y el globo seguía subiendo. A las 12.27 dábamos tres nuevas hurras por los 5.000 metros, altura con la que Garrós había batido el récord en aeroplano. Y seguíamos subiendo... ¿Hasta cuándo? —me preguntaba— sin lastre, sin oxígeno, ¡sin nada! La presión barométrica era de poco más de 400 milímetros y los efectos de la rarefacción del aire empezaban a hacerse sentir. Newbery tenía la cara demacrada. Escola los labios violáceos y yo sentía un gran decaimiento y sensación de sueño irresistible; los ojos se me cerraban y necesitaba hacer un gran esfuerzo para mantenerlos abiertos. El intenso frío que sentíamos, ¡16 grados bajo cero! contribuía a aumentar nuestro malestar, agravado por la falta de abrigo y por hallarnos, para colmo, con las ropas mojadas; que por tal motivo iban cubriéndose de una blanca capa de escarcha.

"Como el sueño parecía dominarme, por medida de precaución entrelacé los brazos y las piernas entre las cuerdas, las que estando mojadas, con el frío se habían puesto duras como de piedra. Percibía apagadas las voces de Newbery y de Escola, cual un lejano eco... ¡Qué soledad inmensa nos rodeaba! A nuestros pies y a más de 1.000 metros se extendía un inmenso mar de nubes que se confundían con el horizonte... sobre nosotros no se divisaba sino masas de vapor blanquecino.

"Cuando volví a fijarme en el altímetro que llevaba al cuello, noté que empezábamos a descender. ¡Ya era tiempo!, habíamos llegado a los 5.100 metros y eran las 12.35 p.m.

"Hasta ahora todo había marchado bien. Comenzábamos el descenso y nos preguntábamos: ¿dónde estamos? No podíamos saberlo. La última vez que las nubes nos permitieron ver la tierra, todavía nos hallábamos sobre el agua y al parecer marchábamos en la dirección de la corriente. Después no sabíamos otra cosa... ¿Qué viento encontramos a esa altura?, sólo pudimos indagarlo cuando bajamos.

"A las 12.40 p.m. el altímetro marcaba 4.500 metros; el globo estaba bastante arrugado y la velocidad del descenso se notaba por el aire fresco que sentíamos. Escola y yo continuábamos sentados en el aro; Newbery en la canasta. Ninguno de los tres hablábamos una pa-

labra. Sólo de rato en rato me pedía la altura. Yo desde el aro se la daba y seguía las anotaciones, que no había dejado de hacer desde que habíamos salido del agua.

"Por esos momentos las nubes sobre nuestras cabezas se abrían y daban paso a algún rayo de sol que moderaba en algo la velocidad del descenso. A las 12.45 p.m. nos encontrábamos a 3.500 metros; teníamos pues, una velocidad de caída de tres metros por segundo. ¡Todavía nos faltaban 3.500 metros! Las nubes inferiores eran todavía compactas y no dejaban ver nada; el globo ya estaba bastante fláccido y en el inmenso silencio que nos rodeaba, el ruido del roce de la tela del globo con el viento originado por el descenso era imponente; calculo que el globo ya había perdido una tercera parte de su fluido interior.

"De pronto penetramos entre una masa de gases que nos rodeaba como espesa niebla cada vez más oscura. Newbery me pidió la altura. Estábamos a 1.300 metros: eran las 12.54 p.m. De improviso Escola gritó '¡tierra!' Yo creo que este grito nos causó la misma impresión que la que debió producir al oído en la carabela de Colón, cuando descubrió América.

"Efectivamente, teníamos tierra debajo: pero era la costa. Y apenas distábamos un par de kilómetros del río, adonde nos empujaba un fuerte viento. El terreno estaba completamente cubierto por plantaciones de mimbre y sauces y no se veía en los alrededores ninguna población o rancho. ¿Dónde estábamos? Completamente desorientados, me imaginé que sería la costa oriental.

"El globo descendía a gran velocidad; casi la mitad estaba vacío y la parte inferior vuelta hacia adentro, pues momentos antes Newbery ordenó soltar la soga del apéndice a fin de que formara paracaídas y moderase algo la velocidad.

"Al descubrir tierra y que el viento nos llevaba otra vez al río, comprendimos que no había tiempo que perder, siendo urgentes las maniobras para evitar internarnos en el agua y caer lejos de la costa. Newbery ordenó que bajáramos a la barquilla y nos acomodáramos para el choque. Nos hallábamos a unos 200 metros de altura. Al llegar a 80 más o menos, desgarró el globo. El choque en el agua fue recio y la zambullida grande: yo quedé debajo del agua con la barquilla encima. ¿Cuánto tiempo estuve? No lo sé, pero me pareció una eternidad. La soga a la cual me había agarrado, no la solté y guiándome por ella salí a la superficie... Escola se encontraba a caballo sobre la barquilla; le pregunté por Newbery y me contestó que me andaba buscando por debajo del agua y en ese momento sentí que me agarraban por la cintura. Después de la zambullida, como no me vieran, Newbery había preguntado a Escola por mí, quien le contestó: 'Goubart se j...' Y temiendo que un golpe en la cabeza me hubiera hecho perder el conocimiento, Newbery se zambulló para buscarme.

"Por suerte alcanzamos a tocar fondo, el agua nos llegaba sólo hasta el cuello y nos encontrábamos a unas ocho cuadras de la costa, en la cual no divisábamos a nadie. ¿Nos habría visto alguien caer al río? Grande fue la alegría de Newbery cuando nos encontramos los tres reunidos y sin un rasguño... Allí, dentro del agua, nos abrazamos.

"Nos hallábamos salvados. Pero había que pensar en el globo. ¡10.000 francos! había que evitar que la corriente se los llevara. Los tres tomamos la soga 'guide-rope' y tiramos de ella para tratar de acercar el globo hacia la costa: pero inútilmente, pesaba mucho y además nosotros estábamos extenuados y muertos de frío. Cuando volvimos a mirar hacia la costa, divisamos un paisano, a quien nuestra primera pregunta fue: ¿dónde nos encontramos? —'en la Magdalena' nos pareció oír. Le pedimos viniese a ayudarnos con algún bote, pero como estaba lejos creo no nos entendió, pues no alcanzamos a oír bien su contestación. No pudiendo comprendernos y teniéndonos el frío del baño entumecidos

caminamos hacia la costa. Allí nos dijo se había acercado porque nos había visto descender y que no iba en nuestra ayuda porque no tenía ningún elemento. Nos guió hasta su rancho, que distaba unas cinco cuadras y nos dio lo que pudo, como para que nos reconfortáramos: fuego, alguna ropa seca y. . . ¡chocolate! mientras él iba a buscar otros vecinos y una canoa para sacar el globo.

"Prendimos un buen fuego, nos sacamos las ropas empapadas y nos pusimos las secas que nos habían dejado. Yo me puse a preparar el chocolate ¡con agua! pues no tenía leche y lo tomamos bien caliente. ¡Qué bien nos vino!, a mí me ablandó las mandíbulas, que por el frío y tanto tiritar se me habían quedado frías y duras.

"Después de haber reparado nuestras fuerzas, habernos secado y mudado, volvimos con Newbery al río para ver si habían conseguido sacar el globo. Nuevamente volvía a llover.

"A nuestra llegada nos encontramos el globo cerca de la costa. Ponerlo en seco era difícil, pues estaba muy pesado y éramos pocos, por lo que tuvimos que entrar en el agua para desmontar la válvula y el apéndice, sacar la barquilla y retirar los instrumentos que habían quedado.

"Acomodado todo en la costa, arrastramos el globo hasta una pequeña playa y con el 'guide-rope' lo amarramos a un árbol a fin de que la marea no se lo llevara. Mientras tanto, Newbery solicitaba auxilios a la Prefectura de Río Santiago, la que efectivamente al día siguiente mandó una lancha que sacó el esférico y lo llevó a dicho punto.

"Nos separaban de allí unos 18 a 20 kilómetros y los pobladores que nos habían socorrido no tenían ningún medio de locomoción para llevarnos, pero nos anunciaron que a una legua había una estancia que tenía coche y que tal vez nos lo facilitarían. A pie y tras una marcha penosa entre el barro y los pantanos, llegamos a la estancia como a las cinco de la tarde. Era la estancia 'Los Talas' del señor Hermenegildo Velázquez, quien al vernos con la vestimenta en que estábamos no nos atendió bien; pero cuando Newbery se dio a conocer, nos presentó y supo las peripecias que habíamos pasado, hízonos entrar y fuimos objeto de todas clases de atenciones presentándonos a la familia y sirviéndonos un buen té con leche. Exigía de todas maneras que pasáramos la noche en la estancia, pues era tarde y los caminos estaban muy malos por causa de las lluvias; pero nosotros adivinando que en Buenos Aires debían estar inquietos, respecto de nuestro paradero, ya que debían ignorar nuestro descenso y no sabían el rumbo que habíamos tomado, por haberse realizado el viaje todo por encima de las nubes, y al comprender él también nuestra inquietud, nos hizo atalajar el coche, llegando a Río Santiago de noche y después de un viaje bastante accidentado.

"Inmediatamente hablamos por teléfono con el Aero Club, comunicando nuestro descenso aunque ya cuando llegamos a la estancia 'Los Talas', el señor Fernández (Anacleto) había enviado un chasque para que comunicara nuestro feliz arribo. Nos hicimos preparar una buena comida en el buffet de la estación y con champaña festejamos la feliz terminación de tantas peripecias.

"Casi a medianoche llegamos a Constitución, donde nos esperaban varios miembros del Aero Club y amigos que nos felicitaron efusivamente por nuestro récord y por volvernos a ver, contándonos los temores y conjeturas que se habían hecho sobre la suerte que habríamos corrido, pues nos habían visto caer la primera vez al río, elevarnos nuevamente, perdernos entre las nubes y. . . ninguna otra noticia hasta la noche.

"En la primera contingencia, avisaron a la prefectura del puerto y el Tigre, logrando que enviaran vaporcitos en nuestro auxilio. De la rada también un barco de guerra nos vio y envió una lancha. Después, durante todo el día, estuvieron en constante comunicación con las po-

blaciones de la costa y de la Banda Oriental; y lanchas de la prefectura recorrieron el rio en todas direcciones buscándonos... Todo esto, unido a las malas condiciones en que habíamos salido, sin lastre y sin salvavidas, hicieron que presintieran un triste fin para nuestra ascensión; explicando ello la alegría corte inglés X; yo, que había ido de uniforme y con unas botas de charol flamantes, que no pude volverlas a poner y las traía en la mano, estaba de pantalón de montar, sin medias, y con unos botines viejos sin botones, la blusa desprendida y arrugada, pues de tanto mojarse me quedaba chica. Con las caras



El joven pintor D. Alfredo de la María, imaginó y reprodujo con trazos vigorosos y dramáticos, la angustiosa odisea vivida por Newbery, Goubat y Escola el 5 de noviembre de 1912.

de todos y las demostraciones que nos hicieron cuando volvieron a vernos sanos y salvos sin una lastimadura.

"Nuestra llegada a Constitución y el viaje de regreso fueron notables; la gente nos miraba con extrañeza; nuestra vestimenta no era para menos. Newbery descubierto y en mangas de camisa, la ropa toda arrugada y sucia de barro; Escola, lo mismo y con un saquito de... amoratadas y paspadas y cada uno con algún aparato en la mano... Con razón nos miraban en el tren y en las estaciones donde paraba: se dirían, ¿de dónde vendrán estos locos?".

Al margen de su agradecimiento a los Velázquez, agregó Goubat:

"Al terminar la narración debo dedicar un grato recuerdo y nuestro reconoci-

miento a los pobladores que nos socorrieron y nos prestaron eficaz ayuda, cuyos nombres los tendremos siempre presentes: Anacleto Fernández, Juan José y Antonio Pérez, Camilo Cazzape y Secundino San Pedro González, gente pobre, cultivadores de mimbre que nos dieron y pusieron a disposición cuanto tenían, demostrándonos que aún se conservan en nuestra tierra las virtudes del antiguo gaucho: la hospitalidad y la generosidad".

En lo que se refiere a la actuación de Jorge Newbery, creemos innecesario agregar comentario alguno.

Desde hacía un tiempo se venían estudiando en el Ministerio de Marina algunas medidas de seguridad, orientadas al resguardo del personal y material afectados a la práctica de la aerostación, primero en forma deportiva y ahora como complemento de las actividades aviatorias de la Escuela Militar de Aviación.

No hay duda de que las peripecias corridas por los tripulantes del globo "Buenos Aires" durante su última ascensión aceleraron el proceso de su puesta en vigencia, ya que el 8 de noviembre de 1912 dicho Ministerio dictó ciertas disposiciones, que si bien aparecieron después de iniciados los cursos en el ámbito de aquel Instituto aeromilitar, es evidente que su publicación fue una simple cuestión de forma, por cuanto las de fondo, como se recordará, ya se venían aplicando desde cinco años antes, a partir de la primera ascensión que el 25 de diciembre de 1907 llevaron a cabo Aarón de Anchorena y Jorge Newbery con el globo "Pampero".

He aquí el texto:

"Debiendo iniciarse los cursos de aerostación militar, se hace saber a los señores jefes de reparticiones, comandantes de buques y Prefectura General de Puertos, que se considerará en peligro y deberá prestársele socorro a todo globo que sea avistado sobre las aguas en las siguientes condiciones:

"1º) Cuando se deslice sobre la superficie de modo que la barquilla se encuentre total o parcialmente sumergida.

"2º) Cuando navegue a 'guide-rope' y lleve pendiente de la barquilla cualquier objeto visible de que se disponga a bordo, lo que deberá interpretarse como señal de auxilio; se entiende por navegación a 'guide-rope' aquella que se efectúa equilibrando el globo con la pérdida de peso de una cuerda de cien metros que pende de la barquilla y flota sobre la superficie del agua, de modo de hacer navegar al globo a una altura constante y sin que la barquilla se pose en la superficie.

"3º) A todo globo que navegue a 'guide-rope' y que su dirección sea mar afuera, en cuyo caso la falta de señal de auxilio debe interpretarse como carencia de objeto para hacerla.

"4º) No se deberá atracar a los globos con remolcadores o lanchas a vapor sino una vez que el globo haya sido desinflado por los aeronautas para evitar la explosión del mismo por las chispas que puedan escaparse de las chimeneas. Recién entonces podrá atracarse y salvar a los tripulantes que se hallaren asidos a la barquilla".

Al promulgarse la resolución precedente, quedó cubierto en forma oficial y definitiva, este nuevo aspecto de la seguridad en materia aeronáutica.

❖

CAPITULO LXXIV

Por fin el 8 de noviembre de 1912 se reiniciaron los vuelos en El Palomar, destacándose los efectuados por Newbery y Origone, mientras que el resto del curso proseguía el aprendizaje de acuerdo con los planes en vigencia, pero si hemos de atenernos a lo que nuestros predecesores describieron con reiterada frecuencia, la instrucción de vuelo que se impartió en un principio en la Escuela Militar de Aviación era bastante rudimentaria y la mayor parte de su eficacia descansaba en la intuición de cada uno, lo que ya hemos comentado al referirnos a los sistemas primitivos de enseñanza.

Ahora más que nunca Jorge Newbery se consagró al vuelo, a fin de acopiar experiencias que luego habrían de servirle para enseñar a su vez, lo que hacía bajo el control directo del instructor Marcel Paillette, dado que éste se encontraba a punto de dar por cumplidas sus obligaciones con la Escuela, al vencimiento del contrato que lo había ligado a la misma por el término de tres meses.

En coincidencia con los progresos que iba capitalizando a diario el Newbery aviador, el señor Aarón de Anchorena se encontraba descansando en su establecimiento de campo ubicado en la Barra de San Juan, departamento Conchillas de la República Oriental del Uruguay, quien deseoso de reencontrarse una vez más con su viejo amigo, invitó a Jorge a que se trasladara allá para participar en una fiesta campestre que él había organizado.

Pese a que se le había reservado plaza en un yate, desde el primer momento Jorge acarició la idea de cruzar el río en vuelo, pero para ello era necesario medir primero las posibilidades de la máquina que eventualmente se le permitiese emplear, razón por la cual acentuó su entrenamiento con el monoplano Blériot "Centenario", y cuando estuvo seguro de que con él podría cumplir su propósito, lo puso en conocimiento de la Dirección de la Escuela al tiempo que solicitaba el permiso reglamentario que por supuesto no le fue negado.

Esa, que era su primera gran proeza al mando de un avión —considerando la época— la llevó a cabo el 24 de noviembre de 1912, día en que a las 6.30 hs. partió desde El Palomar a bordo del Blériot mencionado, al que le había acondicionado en su fuselaje, a manera de flotador, un tubo inflable de tela cauchutada construido por el señor Mazzoleni; y en cuanto a las medidas de seguridad estrictamente personales, se ciñó un salvavidas de cintura semejante a cartucheras, propiedad del Aero Club Argentino.

A la salida de El Palomar fue acompañado hasta San Isidro por el ingeniero Alberto Mascías, que iba al mando del Farman de la Escuela.

Una vez solo, Jorge Newbery puso rumbo a la isla Martín García y cuando estuvo sobre la vertical de la misma cambió de dirección con destino general a la Colonia del Sacramento de la República Oriental del Uruguay.

Conocedor como era de la zona, no le costó mucho ubicar el establecimiento rural donde lo estaban esperando los señores Anchorena, Blaquier, García Uriburu, Aubone, Quintana Casares, Sauce

y otros, quienes se habían trasladado hasta la Banda Oriental mediante los yates "Emma" y "Sirena", con el objeto de presenciar su llegada en avión que se produjo exactamente 37 minutos después de su partida de El Palomar.

Una vez en el lugar Jorge participó de los festejos programados y a las 17.20 horas emprendió por el mismo medio el regreso a su país.

Entró a la ciudad de Buenos Aires a la altura del barrio de Belgrano y aterrizó sin novedad en El Palomar a las 18.13 horas, tras 53 minutos de vuelo, después de recorrer entre ida y vuelta en el día, un total de 150 kilómetros, 100 de ellos sobre agua, en que alcanzó por momentos 1.300 metros de altura.

El diario "La Argentina" del 25 de noviembre de 1912, publicó una fotografía traída por Newbery, que fuera tomada el día anterior al Blériot rodeado por algunos circunstantes, en el lugar de la Banda Oriental donde él había aterrizado, lo que en materia informativa sucedía por primera vez en la República Argentina.



Este es el Blériot "Centenario" fotografiado el día de la inauguración de la Escuela de Aviación Militar, el cual sirvió a Jorge Newbery para cruzar el Río de la Plata, ida y vuelta en el día, el 24 de noviembre de 1912.

Al margen de ese testimonio gráfico, desde ya meritorio, los diarios recalcaban que Jorge había realizado la mayor hazaña aérea llevada a cabo hasta entonces por un aviador argentino, consistente en el doble cruce, en el día, del Río de la Plata.

Dos días después de ello, el 26 de noviembre, a pesar de caer por momentos una lluvia torrencial, el nombrado

ofreció al Directorio de la Compañía Argentina de Tabacos, empresa donante del avión "Centenario" por él utilizado, un almuerzo que fue servido en uno de los hangares del aeródromo de El Palomar.

El mismo se desarrolló en un ambiente de cómoda etiqueta, en el que estuvo presente el Director de la Escuela Militar de Aviación, al igual que invitados especiales, funcionarios, profesores, alumnos y algunos representantes de la prensa.



En la propiedad de D. Aarón de Anchorena, ubicada en el Uruguay, posan el 24 de noviembre de 1912, el dueño de casa; Jorge Newbery que ha llegado en avión; Luis Blaquier, Jorge Casares, Nicolás García Uriburu, Carlos Aubone, Manuel Quintana y Manuel Quintana (hijo), Vicente L. López, Jorge Server, varias damas y otros.

Foto: Archivo General de la Nación.

A los postres Jorge agradeció todo lo hecho por la Compañía Argentina de Tabacos, en cuya representación retribuyó atenciones el señor León Durand, quien elogió a su vez lo efectuado por Jorge Newbery.

A continuación habló el mayor Rufino en representación del Ministro de Guerra, a quien siguió en el uso de la palabra el señor Souza Dantas, Secretario de la delegación brasileña. Cerró la serie de discursos el señor Lisandro Billinghurst, quien en brillante estilo recordó a los presentes la hazaña realizada dos días antes por Jorge Newbery.

Cuando ni los más optimistas lo podían suponer cesó la lluvia, y el buen tiempo invitó —como fiesta aeronáutica de que se trataba— a que se efectuaran algunos vuelos.

A ruego de los concurrentes Jorge ascendió a un Blériot, con el que luchando denodadamente contra los agresivos nubarrones que sacudían al débil monoplano, ganó 1.000 metros de altura y detuvo el motor, precipitándose en un magistral tirabuzón que ante la angustia de los presentes recién interrumpió cuando se encontraba a escasos 200 metros del suelo; pero aun así continuó picando con viento de cola para volver luego sobre sí mismo y aterrizar impecablemente —con hélice calada— a lo largo de los hangares, con lo que dejaba sentada una vez más su predilección por deter-

minado tipo de maniobra acrobática y su dominio del avión, adquirido en tan escaso tiempo.

Por fin el 28 de noviembre de 1912, la Escuela Militar de Aviación debió lamentar el alejamiento definitivo de su primer instructor de vuelo, el señor Marcel Paillette, quien no sólo había dado por cumplidas a entera satisfacción las cláusulas de su contrato, sino que libre de egoísmos se retiraba con la tranquilidad de saber que en su reemplazo, quedaban al frente de la instrucción los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías, quienes habían dado acabadas pruebas de capacidad para ocupar de ahí en más el puesto que él dejaba vacante.

drían prestar dicho servicio en el momento necesario.

Apenas había transcurrido una semana desde que Jorge Newbery cruzara en vuelo de ida y vuelta el Río de la Plata, cuando los servicios informativos del mundo se llenaron con la trascendente noticia de que el gran río había sido vuelto a cruzar en vuelo, gracias a la osadía del soldado conscripto Pablo Teodoro Fels, que también al mando de un Blériot —de su propiedad— había unido por aire las dos capitales del Plata, empleando el mismo flotador para el avión y el mismo salvavidas que había utilizado Newbery, quien no tuvo inconveniente alguno en facilitárselos.



Con motivo de su doble cruce del Río de la Plata en vuelo, efectuado en el mismo día, las autoridades de la Escuela de Aviación Militar, los integrantes del primer Curso y un grupo de amigos, ofreciéronle a Jorge Newbery una afectuosa demostración en El Palomar.

Foto: Archivo General de la Nación.

Vista la imperiosa necesidad de ser verificada escrupulosamente la duración de algunos vuelos que salían de lo común, a moción de Jorge Newbery, el 29 de noviembre de ese año fueron nombrados comisarios cronometristas del Aero Club Argentino, el teniente primero Goubat y el teniente de fragata Escola, quienes por encontrarse presentes casi todos los días en el aeródromo, po-

Después lo sabido: personalmente el teniente coronel Enrique Mosconi, jefe del Batallón Nº 1 de Ingenieros al cual pertenecía el ahora famoso soldado, le impuso las insignias de cabo ante tropa formada.

Por ese entonces llegó a nuestro país el piloto aviador alemán Heinrich Lübbe, quien trajo consigo un avión Rumpler Taube con motor Argus de 100 HP.

Autorizado para hacer demostraciones en El Palomar, así como enseñar a los pilotos y alumnos todas las novedades relativas al manejo de su máquina, cumplió su cometido con la mayor eficiencia.

Después llevó a volar a Jorge Newbery, quien al descender se mostró realmente interesado por ver incorporado uno de esos aparatos a la Escuela Militar de Aviación, razón por la cual alrededor de la primera semana de ese mes de diciembre, remitió una nota muy elocuente a los señores C. Lingenfelder y E. Hayne, cuyo resultado se verá más adelante.

En esa puja permanente por mostrarle cada uno a su pueblo el nivel de desarrollo que iba alcanzando la aviación argentina, el 8 de diciembre de 1912 el ingeniero Mascías se elevó con un Blériot equipado con motor de 80 HP, hasta alcanzar 3.000 metros de altura, la que por entonces no se había logrado todavía con avión en territorio americano.

Como una simple rememoración de tiempos idos, relacionada con las actividades deportivas de Jorge Newbery, corresponde recordar aquí que el 12 de diciembre de 1912, éste, junto con Irmscher y Goubat se trasladó en lancha hasta la isla Martín García y después de pasar unas horas en ella emprendieron el regreso.



Cuando Pablo Teodoro Fels regresó a Buenos Aires después de su histórico vuelo, se le ofreció una cálida demostración de simpatía en El Palomar. En la oportunidad usó de la palabra el ingeniero Jorge Newbery, a quien se ve parado en la carlinga del aparato, que todavía sin lavar, muestra grandes manchas de aceite en la parte dorsal de sus alas.

Foto: Archivo General de la Nación.

Bajo la inspiración de un día hermoso

con temperatura agradable, a los pocos minutos de navegación Jorge expresó su deseo de arrojarse al agua "para nadar un rato", y como no advirtió oposición alguna, con sus 37 años de edad conjugados maravillosamente con sus extraordinarias condiciones físicas, se lanzó al agua y no se detuvo hasta llegar nadando a Tigre, ante el asombro de sus acompañantes que lo siguieron a prudente distancia por si era necesario auxiliarlo...

Ese hecho inesperado demostraba no sólo su capacidad natatoria, sino también que sin querer alertaba sobre las posibilidades de fuga de los contraventores calificados como elementos fuera de las normas y costumbres de convivencia, que por gestión del jefe de la Policía de la Capital, serían alojados en la isla por no disponerse de más lugar en la ciudad.

En un banquete que se le brindó a Jorge esa misma noche como recompensa a un deportista excepcional, en que mucho más tenía que ver la aeronáutica que el raid a nado efectuado ese día; Jorge Newbery contestó así a las palabras laudatorias del ingeniero Carlos Aubone:

"De la aeronáutica puede decirse que es una ciencia y un arte de ayer. Mañana ha de ser el medio de locomoción más rápido y menos costoso, como que no requiere vías ni caminos: tiene los del espacio y es también tan seguro como el terrestre y el fluvial. Es mi íntima convicción.

"Por de pronto ya puede colegirse lo que será en un lejano no muy remoto, por lo que ha realizado hasta ahora. Que en la práctica tiene sus peligros; que se encuentra llena de dificultades que deben resolverse sin vacilar, en el acto; que los peligros y dificultades en caso de contrastes sean grandes y a veces mortales, no lo desconocemos.

"Pero esto mismo es un aliciente para los hombres de acción y de pensamiento que le dedican su vida toda y su labor".

Jorge Newbery sabía muy bien lo que estaba diciendo, por cuanto ya tenía desarrollada en su mente una idea fija y una importante carta en borrador, que finalmente despachó el 15 de diciembre de 1912 con destino a la empresa constructora de los aviones Morane-Saulnier, radicada en Francia, interesándose por un avión de esa marca, con el que pensaba intentar el cruce de la Cordillera de los Andes.

Por entonces, o más precisamente el 20 de diciembre, supervisó los exámenes que rindieron ante una comisión fiscalizadora del Aero Club Argentino, el teniente Manuel Félix Origone y el señor Mario Casale, a consecuencia de lo cual obtuvieron, respectivamente, los brevets Nº 17 y 18.

El señor Casale se radicó poco después en Mendoza y llegó a contarse entre los amigos más dilectos de Jorge, con quien frecuentemente intercambiaba correspondencia.

Consciente de su nueva responsabilidad como instructor de vuelo de la Escuela Militar de Aviación, Jorge Newbery prosiguió entrenándose alternativamente con los aviones biplano y monoplanos pertenecientes a dicho Instituto, a fin de practicar los patrones de vuelo que luego transmitiría a sus alumnos.

Ya como presidente del Aero Club, ya como amigo, Newbery siempre tenía algún motivo para dirigirse a Teodoro Fels, en este caso para hacerle saber mediante una nota, que los señores Podestá y Cía., domiciliados en la calle Pellegrini Nº 368, le habían enviado junto con una carta *"la medalla que le incluyo, pidiéndome la haga llegar a poder de Ud. como un obsequio que le hacen en mérito al magnífico vuelo que realizó hasta Montevideo".*

Tres días después, o sea el 27 de diciembre de 1912, a iniciativa de Jorge Newbery, el Aero Club Argentino le hizo llegar a Fels otra atención similar, *"en*

mérito de su vuelo hasta Montevideo y vuelta", a lo que corría agregada la constancia de que *"se había acordado que esta entrega fuera hecha el día en que se le ofrecerá un banquete, que será en breve, pero entretanto guárdela Ud. y el día de la demostración la lleva para ofrecérsela en la forma que es de práctica".*

"Le hemos de avisar con anticipación la fecha que se designe para dicho banquete.

"Lo saluda muy afectuosamente

Firmado: Jorge Newbery.

"P/D. Días pasados le envié otra medalla, obsequio de los señores Podestá y le agradeceré quiera acusar recibo de ella como de la que le remito por esta carta. J.N.".



Jorge Newbery estimaba sobremanera a Teodoro Fels y éste le era recíproco en la expresión de tan alto sentimiento.

Por entonces el mayor Waldino Correa dejó de ser vocal titular de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, designándose en su reemplazo al teniente coronel Enrique Mosconi, quien le remitió una nota a Jorge Newbery, fechada el 30 de diciembre de 1912 en Campo de Mayo, mediante la cual le hacía saber que aceptaba gustoso tan honroso cargo, desde el cual sería para él un deber cooperar de la manera más eficaz a su alcance *"en la obra patriótica que Ud. ha iniciado —le decía— y hecho florecer mereciendo los aplausos unánimes de la Nación".*

De esta manera, a poco de ser socio del Aero Club Argentino, nos encontramos con tan brillante militar ocupando uno de sus cargos directivos.

En esos días el teniente Escola salió a volar con el Farman y sufrió un importante accidente fuera del aeródromo mientras realizaba diversas maniobras correspondientes a un tema de instrucción ordenado por la superioridad.

Si a ello sumamos los deterioros que por distintas causas sufrían otros aviones aun dentro mismo del campo de vuelo, justo es reconocer que sobraban motivos para que el Director de la Escuela, teniente coronel Arenales Uriburu, diese a conocer algunas recomendaciones dirigidas a los oficiales pilotos y alumnos de la misma, con referencia a las condiciones a que estaría sujeto el uso de los aeroplanos.

Helas aquí:

"1º — Los alumnos sin diploma de piloto no podrán hacer vuelos sino a la hora y en la forma y tiempo que les fijen los profesores respectivos, como ya se ha dispuesto en la Orden de la Escuela.

"2º — Los alumnos con diploma de piloto harán únicamente los vuelos necesarios para su buen entrenamiento; en cada caso el Director de la Escuela ordenará y fijará los vuelos que haya que

hacer, la forma, el tiempo y altura y demás condiciones que deben llenar en estos vuelos, con el objeto de perfeccionar sus conocimientos y habilidad en operaciones de reconocimientos o de misiones especiales. También quedarán autorizados los pilotos a proponer ellos mismos un tema al Director; las órdenes respectivas se asentarán con todo detalle en un registro a cargo de la Dirección; antes de ejecutarlas el piloto deberá revisar detenidamente su aparato para asegurarse de sus buenas condiciones de resistencia y de marcha, hecho lo cual anotará sus observaciones en el registro, firmará la orden y deberá al regreso de su vuelo hacer constar en el mismo libro los resultados que haya obtenido.

"3º — No se podrá emplear ningún aparato militar con objeto de hacer sport, y ningún alumno de la Escuela podrá volar con tales fines ni aun en aparato propio, salvo en este último caso en horas francas o en fiestas determinadas y con el consentimiento de la Dirección de la Escuela.

"4º — De todo accidente ocurrido en vuelos se levantará un sumario para dejar constancia de si se llenaron las anteriores disposiciones y fijar las causas del accidente a los efectos del perfeccionamiento eventual de los aparatos.

"5º — Los detalles de la presente orden de la Escuela se reglamentarán más ampliamente a medida de las necesidades de ella".

Y por fin, la frialdad estadística de los números nos hace saber que el sacrificio de tantos hombres, durante tanto tiempo, quedaba expresado en 54 vuelos y 28 horas con 7 minutos de actividad total, que la flamante Escuela Militar de Aviación había desarrollado durante el año 1912.





Demostración aérea en Palomar, asiento de la Escuela de Aviación Militar.

CAPITULO LXXV

La Escuela Militar de Aviación prácticamente no entró en receso con motivo de la finalización del año 1912, razón por la cual nos encontramos con que el 6 de enero de 1913 se estableció a partir de su aeródromo, el récord mundial de vuelo sobre agua, con pasajero, entre Buenos Aires y Montevideo.

Pero comencemos por el principio.

En los primeros días del mes de diciembre de 1912, llegó a nuestro país el piloto aviador alemán D. Enrique Lübbe.

Había arribado en viaje de bodas y traído, como ya se dijo, un avión fabricado en su país, propiedad del señor Augusto Müller.

Se trataba del antes presentado Rumpler Taube (Paloma), con el que a poco de encontrarse en nuestro territorio se dispuso a cruzar el Río de la Plata en viaje directo hasta Montevideo, con el declarado propósito de establecer el récord mundial de vuelo con pasajero, sobre agua.

Para cumplir su hazaña el piloto invitó a que lo acompañara, nada menos que a Jorge Newbery, quien con esa espontánea disposición de ánimo que lo caracterizaba no vaciló un instante y aceptó gustoso tan amable ofrecimiento.

Cuando todo estuvo dispuesto Jorge Newbery ocupó el asiento delantero del avión en calidad de oficial de ruta, a cuyos efectos llevaba un plano que consultaba permanentemente.

Al entrar en la costa uruguaya el viento arrebató de las manos de Jorge su ayuda cartográfica, que se quedó enganchada en el enriostrado del empenaje del aparato, pero no obstante tal inconveniente continuó guiándose mediante referencias externas que los llevaron a pasar exactamente sobre el cementerio de Buceo.

A partir de allí navegaron con rumbo NE. hasta localizar una chimenea industrial de considerable altura, en cuyas proximidades se encontraba el campo que tenían previsto para el aterrizaje.

Para llegar desde El Palomar hasta los predios de la Artillería, situados en Carrasco, tardaron 2h. 24m. encontrándose con la grata sorpresa de que en dicho lugar les habían dispuesto convenientemente, varias señales para facilitarles la ubicación del terreno.

Allí los esperaban periodistas, oficiales del Grupo de Artillería, el teniente coronel Núñez Briand, los señores Manuel Ramos Vivot e Italo Perotti, varias damas y gran cantidad de espectadores.

A simple título de referencia, es conveniente saber que se consumieron durante dicho vuelo, 90 litros de nafta.

El viaje de retorno a su patria Jorge Newbery lo realizó por vía fluvial, no porque le faltara voluntad para acompañar de regreso al señor Lübbe, sino porque éste le facilitó allá el avión a un piloto interesado en volarlo, con tan mala fortuna que le dañó una de las alas y la hélice, cuya reparación demandaría un tiempo del que Jorge no disponía, debido a sus múltiples e impostergables obligaciones que le aguardaban en Buenos Aires.

La plaza que Jorge dejó vacante en el avión la ocupó días después el capitán uruguayo José M. San Martín, quien viajó con el aviador Lübbe hasta El Palomar, previo aterrizaje por falta de nafta, en el

campo del señor Monasterio, ubicado en proximidades de la ciudad de La Plata.

Cuando llegaron definitivamente a destino los estaba aguardando Jorge Newbery, quien asombrado por las características técnicas y de vuelo que reunía en sí el avión de referencia, en cuanto quedó libre reinició de inmediato sus gestiones personales ante figuras representativas del comercio alemán, a fin de asegurarse la donación de un avión similar con destino a la Escuela Militar de Aviación.

Tal como era de esperar, dicha colectividad no hizo oídos sordos a su requerimiento, y difundido el mismo en distintos círculos no tardaron sus integrantes en visitar las instalaciones de la Escuela en El Palomar, entre los que se encontraban militares tales como el agregado alemán acompañado por veinte oficiales, señoritas y demás.

En prueba de que sus gestiones habían sido interpretadas con interés y simpatía, los señores Lingenfelder y Hayne le remitieron a Jorge una nota acusando recibo de su atenta carta de fecha 12 de diciembre de 1912, *"en la cual —le decían— nos sugiere la idea de promover entre el comercio alemán de la*



Jorge Newbery esperó en El Palomar el regreso de "La Paloma". En el grabado podemos apreciar la presencia de: 1, teniente Juan Carlos Ferreyra; 2, teniente Leopoldo A. Casavega; 3, ingeniero Alberto Mascias; 4, capitán (uruguayo) José M. San Martín; 5, aviador Enrique Lübbe; 6, teniente Pedro Zanni; 7, ingeniero Jorge Newbery; 8, teniente 1º Raúl E. Goubat; 9, cabo conscripto Pablo Teodoro Fels.

República una suscripción a fin de obsequiar a la Escuela de Aviación Militar con un aeroplano 'Rumpler Taube'.

"Nos es sumamente grato comunicarle que los firmados, que siguen con cariñoso interés los progresos morales y materiales de la República y que consideran un honor y un deber cooperar dentro de su esfera de acción, al desenvolvimiento de las instituciones útiles al país, han aceptado con placer la iniciativa para realizar dicha obra.

"A su vez los alemanes residentes en la República han respondido al llamado, con una espontaneidad en armonía con el cariño que profesan a esta tierra, y en consecuencia tenemos el placer de comunicarle que habiendo sido ampliamente cubiertos los fondos necesarios, ponemos a disposición de la Escuela de Aviación Militar, en nombre de la colectividad alemana, un aeroplano marca 'Rumpler Taube'.

"Con este motivo nos es grato reiterarle las consideraciones de nuestro alto aprecio", lo que estaba firmado por sus remitentes, C. Lingenfelder y E. Hayne.

Como prueba incontrastable de que las autoridades superiores de nuestro Ejército estaban sumamente interesadas en todo cuanto hiciera a la evolución aeronáutica mundial, con miras a su inmediata aplicación en nuestro medio, el Ministerio de Guerra dispuso por Boletín Militar Nº 3451 —1ª Parte— que los Talleres Gráficos del Estado Mayor del Ejército, imprimiesen 500 ejemplares del informe presentado por el mayor Raúl Barrera, sobre la "Cuarta Exposición Internacional de Navegación Aérea" reali-



La reproducción en maqueta del avión Rumpler-Taube, explica mejor que las palabras por qué se lo llamaba "la paloma".

zada en París el 26 de octubre de 1912.

Mientras tanto y por distintos conductos el pueblo continuaba apoyando los propósitos aeronáuticos del gobierno, y una muestra más de ello es que por el mismo medio informativo citado precedentemente, el Poder Ejecutivo autorizó al jefe del Batallón 2 de Ingenieros, teniente coronel Isidro Arroyo, para que en nombre del Ministro de Guerra aceptara no sólo la donación del aeroplano que con destino a la Unidad a su mando deseaba hacer el pueblo de Azul, sino también los servicios del profesor que debería enseñar su manejo, aclarándose que a fin de que la enseñanza para la formación de los pilotos militares fuese uniforme, la Dirección de la Escuela Militar de Aviación formularía las directivas del caso para la instrucción que debiera darse, lo cual estaba firmado por "Sáenz Peña-Vélez", pero sobre el resultado de tan importante gestión no pudimos conseguir referencia posterior alguna.

Mientras en la Escuela Militar de Aviación proseguían las actividades con creciente dedicación y entusiasmo, una comisión de vecinos marplatenses se encontraba ultimando los detalles para la inauguración de la "nueva y suntuosa Rambla Bristol", juntamente con la organización de una carrera de aviones, con fecha a fijarse y participantes a determinar.

Al mismo tiempo y en consideración al incremento que iban tomando las gestiones relacionadas con la donación del "Rumpler Taube" y a fin de que llegado el momento la aeronáutica militar contara con personal adiestrado en su manejo, el 13 de enero de 1913 el señor Lübbe, previa autorización del Director de la Escuela Militar de Aviación, inició en ello al teniente Alfredo Agneta, de manera que al marcharse de regreso a su país el 7 de junio de ese año, lo dejó a cargo de la aeronave, por gentileza de los contratantes de sus servicios, la firma Duhnckrak Nellen y Cía.

El 16 de enero de este mismo año, el Dr. Alberto L. Gómez, residente en Córdoba, en oportunidad de uno de los tantos viajes que realizaba a Buenos Aires, le presentó a Jorge Newbery los planos y memoria descriptiva de una idea suya, que representaba un interesante sistema que según su creador podría cumplir en un aeroplano las funciones de estabilizador automático, reproduciendo todas las funciones del piloto y permitiendo además el despegue sin otra intervención que el complejo por él ideado.

Desde ya que Jorge le habrá dado al proyecto el curso más razonable y amplia satisfacción a su inventor cualquiera hubiesen sido sus conclusiones que, positivas o negativas, dejaban sentado como demostración fehaciente, que nadie quería ser simple espectador, sino actor de un hecho tan trascendente como lo era la aviación, con el agregado de que cualquiera fuese el origen de las iniciativas, todas iban a desembocar inevitablemente en el ingeniero Jorge Alejandro Newbery.

Dos días después, y como si la suma total de sus tareas fuese poca, organizó en nombre del Aero Club Argentino todos los detalles de la gran carrera aérea que el día 19 se iba a realizar hasta Mar del Plata —previa escala en Dolores para reponer combustible— en la cual, por razones obvias no habría de participar el gran deportista que presidía la Entidad organizadora de la prueba.

Para intervenir en ella se anotaron cuatro participantes a saber: Pablo Teodoro Fels, con el Blériot de su propiedad; Pablo Castaibert, con una aeronave de su producción; Enrique Lübbe, con el Rumpler Taube, y el teniente Manuel Félix Origone, al mando de su Blériot, con autorización especial del Ministro de Guerra por tratarse de un militar.

Entre las 4.25 hs. de la mañana en que Castaibert despegó de Villa Lugano, hasta poco después de las 5 a.m. en que se hicieron al vuelo los restantes pilotos, el tiempo fue virando a "malo" para las endebles máquinas participantes, dada la peligrosa característica del viento que

soplaba fuerte y arrachado, a punto tal que finalmente ninguno de los aviones llegó a Mar del Plata.

Pero lo más lamentable es que a la altura de Domselaar (F.C.S.) el aparato del teniente Origone se precipitó a tierra y su joven y animoso piloto que nada pudo hacer por dominarlo, perdió instantáneamente la vida cuando eran exactamente las 5.35 hs. de la mañana.

Fueron testigos del desgraciado accidente, el Dr. Pedro Goppo y los señores Adolfo Caraffi y Carlos Arrue, quienes nada pudieron hacer por evitar el fatal desenlace.

De esa manera perdimos los argentinos otra promisoria y valiosa vida, cuando tanto se podía esperar todavía de ella, convirtiéndose el teniente Manuel Félix Origone en el primer mártir del vuelo mecánico en la aviación militar, a la que rindió el supremo tributo de su propia existencia, mientras estaba consagrado a su vocación con todo el ardor que dimanaba de su juvenil entusiasmo.

El país entero lloró asombrado su irreparable pérdida, y el día 20 tocóle a Jorge Newbery la triste misión de aguardar sus restos mortales en la estación Constitución, adonde arribaron a las 11.30 hs. conducidos en un tren especial cuyo alistamiento había sido ordenado por el Ministro de Guerra.



Con gran pesar y enorme preocupación reflejados en su rostro, Jorge Newbery se dirige a Constitución junto con Benjamín Jiménez Lastra y el comandante Tello, para recibir los restos mortales del teniente Manuel Félix Origone, que luego serían velados en el domicilio particular del teniente Raúl González.

En cumplimiento estricto de lo programado con bastante anterioridad a tan lamentable acontecimiento, ese mismo día la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, cumplió en breve reunión la for-

malidad de discernir los premios correspondientes a los récords de altura y distancia en globo libre, los que de acuerdo con las pruebas llevadas a cabo durante el año 1912, correspondieron a Jorge Newbery y Eduardo Bradley, respectivamente.

Pese al dolor ocasionado en todos los sectores por la irreparable pérdida del malogrado militar, la actividad aeronáutica debía proseguir el rumbo que se le había trazado, razón por la cual el 24 de enero, por la tarde, Jorge Newbery concurrió a El Palomar a fin de supervisar un vuelo demostrativo que llevaría a cabo el aviador Castaibert, con un monoplano de su construcción equipado con motor Gnome IV de 50 HP, con miras a ser adquirido por la Escuela Militar de Aviación mediante el uso de los fondos que ya habían sido recaudados por el sistema de colecta popular.

Al día siguiente, mientras se encontraba afectado a sus tareas específicas en El Palomar, Jorge Newbery recibió la grata visita de cortesía del capitán aviador español, D. José Ortiz Echagüe, quien juntamente con él y los tenientes coroneles Arenales Uriburu y Mosconi, examinó detenidamente los aparatos e instalaciones del campo de aviación.

El hecho de que la recordada paracaidista y aviadora Enriqueta Fruchard de Jarfelt, comentara repetidamente que en su juventud Jorge Newbery la había alentado para que cursara pilotaje en la Escuela Militar de Aviación, pero que la muerte de Origone truncó dicho propósito, es prueba más que suficiente para demostrar que en ese Instituto aeromilitar también se podía instruir a civiles, aunque más no fuese en forma excepcional.

Por si quedara alguna duda con rela-



Los ingenieros Newbery y Duclout, encabezaron junto con militares, el cortejo fúnebre que acompaño los restos del teniente Origone.

ción a lo expuesto y al espíritu que anidaba en Jorge Newbery, traemos a colación el recuerdo de que un joven entonces, D. Augusto María Francisco Lescá, apasionado por la aviación y amigo de aquél, lo acompañó muchas veces a bordo de un Farman, seguramente militar, lo que le permitió familiarizarse con los rudimentos del vuelo mecánico, temperamento que Jorge también aplicó cuantas veces pudo en Villa Lugano, donde alentó a la señorita Amalia Celia Figueredo a que cursara aviación, lo que ésta realizó con tanto éxito que el 1º de octubre de 1914, rindió el examen que la convirtió para gloria de nuestra aeronáutica en la primera aviadora argentina.

Una semana después de la muerte de Origone, el 26 de enero de 1913, las alas civiles argentinas sufrieron la pérdida de uno de sus más entusiastas aviadores, el señor Lorenzo Eusebione, quien al caer en Villa Lugano inició el martirologio de la aviación civil argentina, tan cara siempre a los sentimientos de todos.

El sepelio de los restos del malogrado aviador se realizó el día 27 en el cementerio de la Chacarita, oportunidad en que Jorge Newbery hizo uso de la palabra para despedirlos en nombre propio y del Aero Club que presidía, Institución que también se hizo presente con una corona de flores, nota de pésame a sus familiares y pago de todos los gastos ocasionados por el entierro.

En el consenso unánime se imponía el deber de no detener el impulso evolutivo que animaba a la aeronáutica y, dando una vez más el ejemplo a quienes tanto esperaban de él, Jorge Newbery organizó para el 31 de enero una nueva ascensión de práctica e instrucción con el globo "Buenos Aires", que había sido convenientemente revisado y probado el 18 de diciembre del año anterior por el técnico D. Ernani Mazzoleni, como consecuencia de la odisea que dicho aeróstato había corrido al mando de Jorge, el 5 de noviembre de 1912.

Como decíamos, el 31 de enero de 1913, el "Buenos Aires" ascendió desde el Parque Aerostático, llevando a su bordo a Newbery en calidad de instructor, acompañado por los integrantes del primer curso de la Escuela Militar de Aviación, tenientes Raúl Eugenio Goubat y Baldomero José de Biedma, oficial este último que realizaba en la oportunidad su primera ascensión, la que tuvo un desarrollo normal de 1h. 40m. que fue el tiempo empleado para alcanzar la localidad de Escobar, donde aterrizaron sin novedad.

Esa fue la última ascensión llevada a cabo por Jorge Newbery, con la cual —según las estadísticas oficiales— llegó a completar la siguiente actividad:

Total de ascensiones, 49, de las cuales 40 lo fueron como piloto y las 9 restantes en calidad de acompañante. De las 40 al mando 3 fueron nocturnas.

Del total de 40 consignadas como piloto, UNA la realizó con el "Pampero" de 1.200 m³; UNA con el "Cóndor" de 1.200 m³; OCHO con el "Patriota" de 1.200 m³; NUEVE con el "Huracán" de 800 m³; DIEZ con el "Buenos Aires" de 1.200 m³ y ONCE con el "Eduardo Newbery" de 2.200 m³, resultando esta cifra la mayor, como el mejor homenaje que podía haberle rendido a la memoria de su recordado hermano.

Al margen de la estadística precedente que se conoce como oficial, el 6 de julio de 1910 Jorge realizó una ascensión acompañando —como se recordará— al capitán alemán Thewalt, quien había traído al país su propio material aerostático.

En consecuencia le acreditamos a Jorge Alejandro Newbery la cantidad de CINCUENTA ascensiones libres y UNA cautiva, llevada a cabo ésta en la Exposición Ferroviaria el 28 de setiembre de 1910, por lo que la suya resulta ser la cifra máxima alcanzada entonces por un aeronauta en nuestro país.

Para la ejecución de sus cuarenta ascensiones al mando, Jorge Newbery consumió un total de 55.400 metros cúbicos

de gas, con los que completó un total de 134h. 28m. de permanencia en el aire como piloto de aeróstatos, sin contar su ascensión del 11 de junio de 1911 a bordo del "Eduardo Newbery" y la llevada a cabo el 11 de febrero de 1911 con el "Cóndor", debido a que con respecto a la duración de ambas no pudimos conseguir información oficial alguna, razón por la cual tampoco contabilizamos las que hubiere realizado en Francia.

Para el recuento del consumo total de gas no tuvimos en consideración el izamiento cautivo a que hicimos referencia, por cuanto Jorge Newbery realizó con inmediata posterioridad una ascensión libre, valiéndose del mismo aeróstato y fluido.

Interesante fotografía de "La Argentina", en la que se ve a Jorge Newbery llevando a pulso el ataúd conteniendo el cadáver del malogrado Lorenzo Eusebione, muerto en accidente de aviación el 26 de enero de 1913.



CAPITULO LXXVI

Antes de finalizar el mes de enero, el aviador alemán Lübbe se apersonó a Jorge Newbery para obsequiarle una cigarrera de oro en recuerdo del vuelo que habían compartido hasta Montevideo, rogándole que le permitiese retenerla para llevarla a Europa a fin de hacerle "algunos retoques", a lo que, como es lógico, Jorge no opuso reparos.

A partir de entonces Newbery se entregó plenamente al vuelo con el "más pesado que el aire", ocupándose preferentemente en la instrucción de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación, pese a lo cual más de una vez se lo vio volando solo al mando de distintos aviones, como por ejemplo el 7 de febrero de 1913, en que con un Blériot sobrevoló pueblos vecinos al aeródromo de El Palomar, sobre los cuales llevó a cabo repetidas muestras de habilidad conductiva, descendiendo un par de cientos de metros en tirabuzones perfectamente comandados, lo que no realizaba —lo dijo más de una vez— con miras a su lucimiento personal por cuanto nadie sabía abajo quién volaba, sino para despertar entusiasmo en poblaciones de cuyo seno podían salir los aviadores de mañana...

En eso estaba, cuando recibió de Francia por parte de Morane; Saulnier y Garrós, la contestación a su carta fechada en Buenos Aires el 15 de diciembre de 1912, cuyo contenido de carácter técnico, eminentemente amistoso y por momentos paternal nos exige darla a conocer íntegramente, si pretendemos introducirnos a mayor profundidad en cuanto hace a los proyectos y futuro aeronáutico de este hombre excepcional, de quien recién comenzaremos a comprender el porqué de tantas luchas, que a veces pudieron parecernos perfectamente lógicas y otras aparentemente sin sentido...

Vayamos entonces al documento prometido.

"París, 4 de enero de 1913

"Señor Newbery
"Aero Club Argentino
"Avenida Alvear 1325
"Buenos Aires

"Señor: acusamos recibo de vuestra honorable del 15 de diciembre último, conteniendo la descripción del viaje que ha proyectado y que es, efectivamente, una fantástica empresa, cuya resonancia en Europa será tan considerable como en la Argentina. Pero nos damos cuenta de los peligros de una tentativa semejante y dé por seguro que aportaremos todo nuestro cuidado para la perfecta ejecución de este aparato, en forma de reducir dentro de lo posible los riesgos que usted se propone correr..

"Hemos montado sobre su aparato el motor 1407, que nos es conocido y que a pesar de su viejo número está garantido como absolutamente nuevo. Habíamos comprado este motor para el meeting *de Viena, pero un atraso en la entrega no nos permitió emplearlo. Posteriormente quisimos colocarlo en un aparato destinado al Ejército, pero las pruebas de recepción en la usina Gnôme no se hicieron ante la Comisión Militar, y entonces reemplazamos el motor, después de haber tenido tiempo justo para comprobar que el 1407 es mucho más*

sensible y más regular que el término medio de los motores.

"Por otra parte, para tener garantía total del aparato y del motor, le proponemos que sea recibido delante suyo por Legagneaux y le requiera que trepe a 5.000 metros.

"Le señalamos que hasta los 5.000 metros se puede pasar sin oxígeno, pero más allá de esa altura se arriesga a sufrir un debilitamiento súbito si no se lo respira. Legagneaux y Garrós han alcanzado ambos, 4.800 metros sin necesidad de la respiración artificial de oxígeno. Pienso, pues, que usted podrá pasar sin dispositivo de suministro de oxígeno.

"Sin embargo, si tiene intención de batir el récord argentino de altura, y llega al límite del aparato que debe ser del orden de los 6.500 metros, en este caso será muy imprudente no hacer uso de un aparato de oxígeno.

"Este aparato se compone de un tubo de fundición con una capacidad de 4 litros y peso de unos 6 kilos; este tubo está lleno de oxígeno comprimido a una presión de 150 atmósferas, lo que da inicialmente una capacidad de 4 x 150 = 600 litros.

"Una llave punzón permite llevar el oxígeno a un grifo, de donde lo transmite a la boca del piloto por intermedio de un tubo y una pequeña máscara metálica.

"El conjunto del aparato, con el tubo, pesa 7,500 kilos y los 600 litros de oxígeno permiten inhalar durante 2 horas.

"En caso de que usted experimente el deseo de emplear un dispositivo semejante y no poder procurárselo en Buenos Aires expídanos un cable: 'Morasul, oxígeno' y nosotros despacharemos inmediatamente un tubo cargado.

"En lo que respecta a la distancia, usted tiene adelante un depósito de nafta que contiene 95 litros; después viene un depósito separado, que contiene 31 litros de aceite. Más atrás, a su espalda, hay un segundo depósito de nafta, conteniendo 60 litros.

"El motor de 80 HP consume a plena carga, 35 litros de nafta y 7 de aceite, por hora. Pero durante la trepada el número de vueltas de la hélice disminuye e igualmente el consumo, tanto de nafta como aceite. A gran altitud, el número de vueltas del motor es casi igual al número de vueltas cerca del suelo. Es así que, con su hélice 270-175, girará a 1.180 vueltas en punto fijo, y a 1.200 volando horizontalmente. Cabreando el aparato para subir pronunciadamente, perderá alrededor de 80 vueltas.

"A medida que ascienda irá disminuyendo progresivamente la llegada de nafta a vuestro aparato. La tubería de nafta ha sido reducida a su expresión más simple para evitar toda pérdida de carga útil y la llave punzón para la regulación de la nafta está colocada directamente sobre el depósito; usted no tendrá más que alargar la mano para regular el suministro de nafta. Por otra parte, esta disminución progresiva de la llegada de nafta no comienza sino por encima de los 4.000 metros, y entonces es muy probable que pueda cumplir su viaje sin tocar para nada el motor.

"Usted verá, por un nivel, el volumen de nafta que queda en el depósito delantero y con una bomba a mano enviará la nafta desde el depósito posterior al delantero. Esta maniobra le será, sin duda, familiar y en ningún caso resultará dificultosa. Hay, sin embargo, que prestar atención a que el depósito posterior esté con presión, mientras que el delantero está en comunicación con el aire atmosférico; pero si ha bombeado demasiado tiempo, el suministro continuado hará desbordar su depósito delantero y usted lo comprobará viendo gotear la nafta en el tapón del tanque; pero como la tubería de llegada de la nafta a este depósito delantero incluye una llave, ésta le permitirá, en ese momento, cortar el pasaje de combustible.

"Respecto a la maniobra del aparato, puede decolar de primera intención; estamos seguros que usted no hará ninguna falsa maniobra y todo pasará perfectamente bien. Haga solamente, y por prudencia antes del primer vuelo, un ca-

rreteo en linea recta, rodando de 200 a 300 metros y cortando frecuentemente el motor para asegurarse que el aparato está bien montado y reglado; haga marchar a pleno el motor, la cola se aligerará inmediatamente sin necesidad de empujar demasiado la palanca hacia adelante (casi como en un Blériot).

"El aparato no intenta girar francamente, sea a la derecha o a la izquierda, y no tendrá ninguna dificultad para maniobrarlo. Por otra parte, vacío, usted habrá decolado en 25 metros y a pleno en 50. En este momento usted tendrá una primera sorpresa, pues con un gesto equivalente, los movimientos del aparato son más considerables que en el Farman y el Blériot; es decir, que es necesario tener la mano más firme que en el Blériot y es probable que enseguida de haber decolado hará una o dos oscilaciones, porque los movimientos de la mano serán un poco pronunciados. No se descorazone por este pequeño inconveniente; todos nuestros alumnos lo han experimentado, pero al cabo de 300 metros su mano estará hecha, y dejarán de ser molestas por la sensibilidad del aparato.

"Para volar en el viento, usted notará la diferencia con el Blériot, porque la inclinación es mucho más activa en nuestro aparato que en aquél, y que el timón también es menos activo en nuestro aparato que en el Blériot; pero usted se habituará a enderezar la inclinación, lo que es mucho más racional y más fácil.

"En el viraje usted encontrará igualmente una pequeña diferencia con el Blériot, y que es la siguiente: el golpe de timón no hace inclinar al aparato; lo hace virar sobre el lugar, derrapando, cosa que por otra parte no es peligroso. Pero para efectuar correctamente un buen viraje es necesario levantar, al mismo tiempo, el ala exterior con un pequeño golpe de alerones; entonces virará tan inclinado y cerrado como lo desee.

"En el viraje a la derecha, al principio del mismo, el motor 80 HP fuerza un poco sus vibraciones y hace sentir una trepidación, pero inclinando netamente a la derecha ese ruido cesa.

"Para el vuelo planeado hallará igualmente una ligera diferencia con el Blériot, que es la siguiente: en el Blériot la cola es portante; cuando usted corta motor, suprime el viento relativo de la hélice sobre la cola, lo que hace que ésta caiga y el aparato cabree, obligándolo a usted a empujar la palanca adelante para picar hacia el suelo; mientras que en nuestro aparato basta cortar el contacto sin accionar o mover el comando. El aparato toma automáticamente una trayectoria oblicua hacia tierra. En el momento de enderezar, llegando cerca del suelo, el aparato tiene un movimiento más rápido que el Blériot, de manera que usted restablecerá a un metro de altura, tal como lo hacen, por otra parte, todos aquellos que debutan con nuestro aparato.

"El chasis puede soportar este pequeño choque sin molestias. Al segundo aterrizaje usted tendrá completo éxito. Después que haya enderezado el aparato, cerca del suelo, es que comienza la única y real dificultad que usted deberá superar. En efecto; el Blériot y el Farman que presentan resistencias pasivas muy considerables se frenan muy rápido en el aire y en el momento de aterrizar, contrariamente al trabajo que cumplen cruzando el aire a gran velocidad. En nuestro aparato, por el contrario, las resistencias pasivas son muy débiles.

"Así pues, en el momento que termina el vuelo planeado y usted ha enderezado el avión cerca del suelo, tiene un aparato de alrededor de 500 kilos, animado de una gran velocidad, al que hay que amortiguar su fuerza viva. Esta amortiguación se hace en un trayecto de 100 a 150 metros, y en el cual usted se ve obligado a deslizarse a unos treinta centímetros, paralelo al suelo, y debiéndose evitar durante esta trayectoria horizontal, llamar; es decir, tirar la palanca hacia el vientre, como se hace en el Blériot, porque en ese momento el aparato, aun con el motor parado, se ele-

vará otra vez en el aire y usted se encontrará a 5 ó 6 metros del suelo, sin velocidad. Hay que evitar, pues, cabrear en el aterrizaje, y evitar asimismo picar demasiado, pues podría tocar el suelo a gran velocidad y capotar.

"Finalmente, no tendrá ninguna dificultad y no hallará diferencia muy marcada de pilotaje con el Blériot, salvo en el caso del vuelo planeado; el Blériot es un aparato que no planea y usted tendrá con nuestro aparato una fase completa del vuelo que es enteramente nueva y que no corresponde a ninguna otra en el Farman o el Blériot, y que es el período bastante delicado del frenado de aparato. Haga su primer vuelo con buen tiempo, reuniendo toda su presencia de ánimo y toda su fineza de ejecución para el aterrizaje. El resto será por cierto un juego para usted, reservándole sólo sorpresas agradables.

"Hemos mostrado su carta al señor Garrós, quien nos ha dicho que usted volaba muy bien y ha agregado: 'hará bien en poner tensores sólidos, porque él hace trabajar las alas'.

"Verá, por otra parte, que el conjunto de tensores de nuestro aparato es muy sólido y no tendrá, por cierto, problemas con esto.

"Respecto a la marcha del motor dos horas antes de salir el sol, no hay nada de particular en ello, salvo en caso de ligeras nieblas, y entonces habrá que reducir la admisión de aire.

"En la actualidad el fuselaje está montado, el chasis está terminado y se está montando el motor sobre su bancada, los largueros de las alas están cortados así como los elementos de las costillas.

"Esperamos, pues, que su aparato estará terminado en la semana del 13 al 19; será ensayado en la semana del 20 al 26 y a fin de enero el aparato saldrá de París.

"Usted tendrá, pues, la amabilidad de arreglar los siguientes puntos:

1. ¿Ante quién se hará la recepción? Nosotros le confirmamos que si no designa a nadie, la haremos nosotros mismos y puede estar seguro que ésta será hecha tan conscientemente como ante un tercero.

2. ¿Podrá usted girar el saldo del aparato, o sea 16.000 francos?, aunque pensamos que los habrá expedido antes de recibir esta carta.

3. Salvo contraorden suya, haremos embalar el aparato en una caja construida por Thiercelin y Boisse, calle Langier 40, de París, especializados desde hace tres años en el embalaje de aeroplanos. Esta casa también hará el envío al puerto de Buenos Aires; cobrando conjuntamente el precio de la caja y de la expedición. El embalaje cuesta alrededor de 500 francos; sobre el precio del transporte usted estará más al corriente que nosotros.

4. Pensamos que al recibo de la presente, todavía tendrá tiempo de enviarnos un cable, antes de la partida del aparato, para indicarnos qué accesorios desea coloquemos al aparato; hemos puesto un contador de vueltas que no ha sido facturado.

"Sírvase decirnos si debe colocarse:

a) ¿Oxígeno, como lo hemos explicado anteriormente?
b) ¿Una brújula?
c) ¿Un porta-cartas?
d) ¿Un reloj?
e) ¿Un altímetro?

"Para terminar, le daremos el tiempo empleado por Legagneaux y Garrós para cumplir algunos vuelos de altura.

17 de setiembre, Legagneaux: 5.450 metros en 45 minutos.

3 de noviembre, Garrós: 4.600 metros en 19 minutos.

9 de diciembre, Garrós: 5.180 metros en 22 minutos.

11 de diciembre, Garrós: 5.600 metros en 50 minutos.

"Le presentamos nuestros sinceros saludos:

M. Saulnier"

Lo que sigue era la opinión de Roland Garrós, agregada a la carta precedente:

"Querido señor Newbery:

"Me acuerdo muy bien de usted y le envío mis mejores votos de completo éxito. No tome exageradamente en cuenta las observaciones de Saulnier, quien como siempre, es demasiado concienzudo en sus enseñanzas. Todo se reduce a esto: el aparato es más sensible, en todas las circunstancias, que el Blériot. Escoja un día calmo, tranquilo, para ensayarlo y se habituará muy agradablemente, en tres vuelos; si su motor va bien (y está muy a punto), pasará la Cordillera en un sillón; partiendo de Mendoza no pondrá más de un cuarto de hora en alcanzar la altura necesaria.

"Una vez más mis mejores votos.

Firmado: Garrós".

A su vez le aconsejaba Morane:

"Todo esto es muy exacto, pero a fin de maniobrar cuando sienta que las ruedas han tocado el suelo, apoye la palanca contra el vientre, como precaución por si hay un obstáculo (suelo blando u otro); así el aparato no correrá riesgo de capotar.

Firmado: Luis Morane".

Cuando Jorge Newbery terminó de leer tan valiosa información, "se bajó del avión" y comenzó a elaborar un minucioso plan de entrenamiento, mientras hacía cálculos con relación a la fecha más propicia para llevar a cabo su intento...

De acuerdo con la documentación transcripta, los depósitos del Morane-Saulnier de referencia tenían una capacidad total de 155 litros de combustible y 31 de aceite, para alimentar a un motor que consumía 35 y 7 litros horarios, respectivamente.

Al calcular la autonomía del avión, nos encontramos con la sorpresa de que la nafta le aseguraba 4h. 25m. 34 seg. y fracción, mientras que el lubricante alcanzaba a 4h. 25m. 42seg. y fracción, o sea 8 segundos más, lo que significa que en el caso fortuito de que el piloto se viese obligado a mantenerse en vuelo hasta agotar el total del combustible, su avión aterrizaría con sólo 2,2 centímetros cúbicos de aceite en el tanque, o sea sin una reserva razonable como margen de seguridad, lo que a nuestro criterio dejaría al motor sujeto a las consecuencias que son de esperar para casos semejantes, cosa que suponemos habrá tenido muy en cuenta Jorge Newbery.





Cena ofrecida a Newbery en celebración de su restablecimiento tras el comentado accidente automovilístico. De izq. a der.: Dr. Seprum; Cnel. Arenales Uriburu; barón De Marchi; Ing. Newbery; Dr. Carlde y Dr. Carlos Aubone.

CAPITULO LXXVII

Así como el año anterior Jorge Newbery le escribió a Morane-Saulnier pidiéndole referencias sobre cierto aparato de su producción, también lo hizo con D. Luis Blériot, ingeniero y constructor de aviones, a quien solicitó información con respecto a sus aeroplanos, a lo que éste le contestó por carta fechada el 20 de enero de 1913 que Jorge estudió minuciosamente, pero tras la debida comparación de ambos productos de acuerdo con sus necesidades y conveniencias, optó definitivamente por un Morane-Saulnier.

Poco después lanzó el sensacional anuncio de que se proponía adquirir dicho aparato en Francia con miras a intentar con él el cruce en vuelo de la Cordillera de los Andes, agregando que se trataba del tipo de aeroplano que ya hemos citado, equipado con motor Gnome de 80 HP, por considerarlo ideal para escalar grandes alturas.

Difundida su intención, los socios del Jockey Club, Gimnasia y Esgrima, Club del Progreso y Círculo de Armas se ofrecieron para obsequiarle dicho aparato, cosa que Newbery aceptó sin vacilar.

Como se recordará, el señor Casale, después de recibirse de aviador civil en Buenos Aires, se radicó en la hermosa y pujante provincia cuyana de Mendoza, adonde Jorge le dirigió una nota diciéndole que había tenido el gusto de recibir su atenta carta fechada el 1 de febrero de 1913, juntamente con la devolución de dos bielas que le habían sido facilitadas en la Escuela Militar de Aviación, a lo que agregaba textualmente:

"No sé si Ud. sabrá algo de la travesía que haré de la Cordillera de los Andes en aeroplano. Esta prueba la llevaré a cabo en la segunda quincena de marzo, siéndome de todo punto de vista imposible antes, en razón de que el aparato que he encargado a Europa, expresamente para ese viaje, me llega en los primeros dias del mes entrante. (Marzo.)

"Ahora, lo que yo deseo de Ud. es que me haga el bien de buscar en los alrededores de Mendoza, un terreno lo suficientemente extenso para decolar y aterrar sin dificultad con mi aparato, dado que el poder de su poder me obligará siempre a buscar un campo libre de pozos y montones de tierra, que por lo menos tenga unos trescientos metros de extensión.

'Le encomiendo pues esta tarea, pidiendole guarde absoluta reserva con respecto a mis proyectos, pues no deseo que se propague la noticia.

"Esperando una pronta respuesta y agradeciéndole lo que haga en este caso, lo saluda su afectísimo.

Firmado: Jorge Newbery."

Nótese la absoluta convicción del firmante, cuando dice: "travesía que haré" y no "travesía que intentaré".

El señor Mario Casale dio plena satisfacción a su requerimiento, pero una circunstancia fortuita hizo que Newbery no pudiese dar curso a sus propósitos en la fecha prevista, visto lo cual dicho señor amplió sus gestiones en tal sentido, de cuyos resultados informaría más adelante a Jorge.

Por ese entonces Jorge Newbery continuaba repartiendo su tiempo entre la Escuela Militar de Aviación, sus planes y su empleo, donde después de poner al

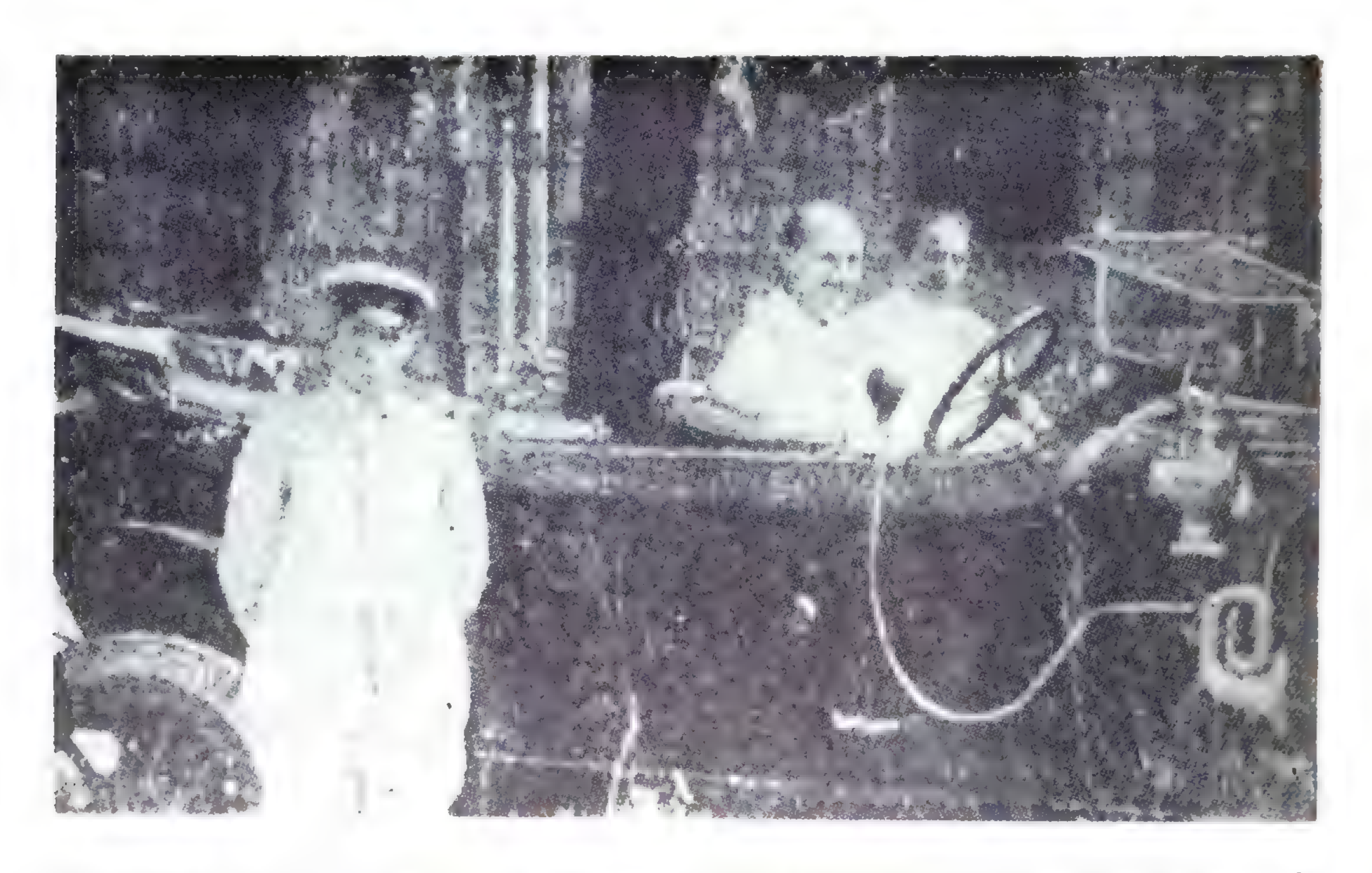
día diversa documentación relacionada con la Dirección a su cargo, que como ya dijimos estaba ubicada en la calle Moreno Nº 330 de la Capital Federal, abandonó su despacho para dirigirse a cenar en Palermo con un grupo de amigos, constituido por el vicecónsul de Alemania, señor Otto von Rodowitz y su esposa; el encargado de negocios del mismo país, conde von Donhoff; el vicecónsul de Inglaterra, señor W. Gardener y el doctor Tomás Nocetti.

Cuando finalizó la amable reunión, los comensales se retiraron del lugar y ascendieron al automóvil con patente oficial Nº 46 que los aguardaba al mando de su conductor D. Ricardo Tojo, con cuyo consentimiento Jorge Newbery se hizo cargo del volante, dirigiéndose hasta la —hoy— Avenida del Libertador, que tomó en dirección del centro, por mano izquierda, como correspondía en aquella época.

Algo más adelante y con rumbo coincidente, se desplazaba el automóvil de alquiler Nº 1102 conducido por D. José Gómez, que llevaba como pasajero al oficial de policía —afectado a la guardia de seguridad de la División Central— D. Juan María Picabea y su hermano Carlos.

Advertido el señor Gómez de la proximidad del otro automóvil y la evidente intención de su conductor, de querer pasarlo, intentó cederle el espacio necesario, pero con tan mala fortuna que Jorge Newbery se vio obligado a realizar una maniobra imprevista que derivó en el ascenso de su coche al veredón de la avenida, próximo a su cruce con Casares, y su posterior choque contra un árbol, cuando eran exactamente la 1.50 horas del 19 de febrero de 1913.

En tanto algunos de sus acompañantes resultaron simplemente contusos, Jorge Newbery sufrió leves lesiones en el rostro, ocasionadas por vidrios rotos, amén de la fractura de su brazo derecho como



Pocos días después del choque, Jorge Newbery posa "al volante", con su brazo derecho enyesado. A su izquierda el Dr. Pedro Caride Massini, y de pie el conductor Ricardo Tojo.

consecuencia de su violento contacto con los hierros de la capota.

Un carruaje de la Asistencia Pública se hizo presente de inmediato con su correspondiente personal sanitario y tras las primeras providencias condujo a los heridos y contusos hasta el hospital Juan A. Fernández, desde donde poco después, cada uno se retiró a su domicilio.

El sumario policial estuvo a cargo de la seccional 41ª, creada durante la jefatura del general Luis J. Dellepiane, que había sido puesto al frente de la Repartición el 15 de noviembre de 1912.

Como consecuencia de dicho accidente se habría de retrasar en grado sumo la concreción de los proyectos de Newbery, por cuanto perdería la mejor época para adaptarse al esperado Morane-Saulnier, entrenarse convenientemente y luego intentar el cruce cordillerano que se había convertido en la verdadera obsesión de su vida.

El 20 de febrero de 1913, el vicepresidente de la Nación en ejercicio del Poder Ejecutivo, Dr. Victorino de la Plaza, decretó la aprobación con carácter definitivo, de los "Programas de Estudio y Reglamentos de la Escuela Militar de Aviación", que prácticamente habían sido redactados por Jorge Newbery, lo que fue refrendado por el Ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, y dado a publicidad por Boletín Militar Nº 741 —2ª Parte—.

Enteradas las autoridades del Aero Club Argentino del accidente ocurrido a su presidente, en reunión de Comisión Directiva llevada a cabo el 28 de febrero de 1913, de acuerdo con los Artículos 12, 13 y 14 de los Estatutos de la entidad y debido a la ausencia temporaria del vicepresidente 1º Horacio Anasagasti, se decidió reemplazarlo mientras durara su imposibilidad de ejercer el cargo, por el vicepresidente 2º, teniente coronel Antonio Arenales Uriburu, quien en su doble carácter de Director de la Escuela Militar de Aviación y presidente en ejercicio del Aero Club Argentino, recibió al día siguiente la grata noticia de que por Boletín Militar Nº 3495 —1ª Parte— de fecha 1 de marzo de 1913, las autoridades militares aceptaron el ofrecimiento que por intermedio de la institución aerodeportiva que ahora presidía, hicieron los señores Hayne y Lingenfelder, de donar con destino al Ejército un aeroplano Rumpler-Eindecker equipado con motor Mercedes, fijo, de 100 HP, a adquirirse con el producto de una suscripción iniciada en el seno de la colectividad alemana residente en nuestro país, por dichos caballeros que contaban con la anuencia del presidente de la Compañía Transatlántica de Electricidad.

Tras la primera atención médica recibida a raíz de su accidente, Jorge Newbery quedó al cuidado de su amigo personal el Dr. Pedro Caride Massini, quien lo atendió durante todas las etapas de su cura y lo que podríamos llamar convalecencia, pero aun con el brazo en cabestrillo asistió el 5 de marzo de 1913 a una cena que le ofrecieron sus amigos, a fin de augurarle la rápida cura y pronta recuperación del uso normal de su brazo.

Dicho agasajo le fue ofrecido por el barón de Marchi, teniente coronel Arenales Uriburu, ingeniero Duclout, Dr. Caride Massini, señor Estrada Zellis y otros.

Tal como se lo había hecho saber recientemente al señor Mario Casale, Jorge seguía acariciando la idea de cruzar los Andes con avión, aparato que por fin el 14 de marzo de 1913 llegó al puerto de Buenos Aires, enviado desde Francia por la firma constructora Morane-Saulnier.

Se trataba de un aeroplano muy moderno pero desconocido hasta entonces en nuestro país, el cual llevaba por marca el nombre de sus constructores y estaba equipado con motor Gnome de 80 HP, todo lo cual llegó convenientemente embalado en un cajón, acompañado en el mismo barco por el mecánico francés Paul Gailliz, quien venía para hacerse cargo del armado del aparato y su puesta en servicio.

Coincidentemente, en el mismo vapor llegó un Blériot con destino a la Escuela Militar de Aviación.

El 17 de marzo, ambos aviones fueron trasladados dentro de sus respectivos embalajes hasta el aeródromo de El Palomar, pero con tan mala fortuna que al descargarse el Morane-Saulnier del vehículo que lo transportaba, el cajón que lo contenía cayó al suelo con cierta violencia, produciéndose la rotura de una de sus alas, cosa que recién fue advertida al día siguiente, cuando el señor Gailliz procedió a desembalarlo en presencia de Newbery.

Recién en ese momento se pudo apreciar que el fuselaje lucía un suave color crema casi al tono natural de la tela; las alas eran verdes y el capot del motor estaba pintado de rojo, los que, elegidos o no por Newbery, eran sus colores distintivos.

Recién el día 20, cuando el mecánico Gailliz tuvo a su disposición todos los elementos necesarios, inició la reparación de los daños que presentaba el avión.

A raíz de la incorporación de más material a la Escuela Militar de Aviación, fue necesario reforzar en número su personal técnico, lo que ocurrió exactamente ese 20 de marzo, merced al nombramiento como auxiliar mecánico del señor José M. Ayarzagüeña, quien con el tiempo llegó, incluso, a realizar ascensiones en globo.

Cuando el mecánico Gailliz le hizo saber a Newbery que había completado la reparación del Morane, Jorge se trasladó a El Palomar, y una vez en el aeródromo solicitó el apoyo de dos soldados conscriptos para que le ayudaran a subir hasta el asiento de su flamante aeroplano, cosa que logró mediante la colaboración de ambos y el uso de una escalera simple de madera, de cinco peldaños.

Después, con su eterna sonrisa a flor de labios, comenzó a mover los mandos y a disfrutar el interior del habitáculo que era un canto a lo moderno, mientras con la mano del brazo sano acariciaba los instrumentos...

Con respecto a su sonrisa en ese momento tan dramático, uno de los presentes le preguntó sorprendido a qué obedecía ello, y Jorge, que siempre tenía a flor de labios la respuesta adecuada le contestó:

"Por ahí se han largado a decir que el gesto hosco moviliza alrededor de doscientos músculos y la sonrisa solamente setenta y dos; tal vez sea ésa la razón por la cual sonrío aun cuando sufro...".

Desde ya que durante casi media hora en que estuvo sentado dentro del avión, Jorge olvidó todas las contrariedades habidas y por haber, mientras escuchaba atentamente las explicaciones técnicas de Gailliz, que para eso era un verdadero maestro.

Con respecto a dicho mecánico, sabido es que el 8 de abril de 1913 fue contratado por el Aero Club Argentino bajo los términos que constaban en acta, mediante los cuales se dejaba aprobado dicho compromiso *"mediante la suma de quinientos pesos moneda nacional mensuales. El señor Newbery —prosigue el acta— no obstante esta resolución dice que él abonará de esa mensualidad la cantidad de doscientos pesos, como igualmente 'au pasage' de venida y regreso a París, pues además del aparato del Aero Club que debe atender dicho mecánico, prestaría también sus servicios profesionales al aeroplano del señor Newbery. Ante la insistencia del señor Newbery queda arreglado así, o sea que el Aero Club pagará trescientos pesos, y el señor Newbery doscientos pesos"*.

Pese a la franca evolución que experimentaba a diario la Escuela Militar de Aviación, la Comisión Central Recolectora de Fondos continuaba en plena vigencia con miras a completar su obra, para lo cual organizó un concurso de ae-

rostación y aviación a desarrollarse en fecha que se fijaría oportunamente.

Por tal causa y en carácter de adhesión a dicho esfuerzo, el 8 de abril de 1913 apareció un decreto publicado en el Boletín Militar Nº 3523 —1ª Parte— mediante el cual el Ministerio de Guerra autorizaba a los señores jefes y oficiales, para tomar parte de las fiestas organizadas por la citada Comisión.

Mientras tanto le tocó al Aero Club Argentino padecer la ausencia transitoria de uno de sus más calificados dirigentes militares, por cuanto la superioridad dispuso que el teniente coronel Enrique Mosconi se trasladara a Europa en cumplimiento de una importante comisión de servicio.

Retornamos a Jorge Newbery y lo volvemos a encontrar —francamente recuperado— en su verdadero ambiente que desde hacía tiempo no era otro que El Palomar, donde el 11 de abril de 1913 reinició su actividad de vuelo, que aunque fue de sólo cinco minutos de duración al mando de un Blériot, lo llevó a cabo como queriendo reencontrarse cuanto antes con ese aspecto de la vida que tanto amaba.

Ese mismo día el ambiente aeronáutico sufrió un nuevo y doloroso desgarro con la muerte ocurrida en accidente de aviación, del joven y animoso aviador civil José María Pérez Arzeno, ocurrida en la localidad bonaerense de Coronel Domínguez, tocándole una vez más a Jorge Newbery, cumplir en nombre de todos como correspondía a la cruel circunstancia.

La existencia de la Escuela se había difundido tan vastamente, que de continuo su personal e instalaciones eran requeridos para recibir importantes visitas nacionales e internacionales, tal como ocurrió —entre tantas otras— con escuelas, colegios y personalidades entre las que destacamos al señor Ministro plenipotenciario del Japón, Hioki Eki Shagoy, acompañado por su comitiva, quienes se interesaron vivamente por el desenvolvimiento de referencia.

También en abril de 1913, realizó una visita a la Escuela la delegación uruguaya de fútbol que por razones de carácter deportivo se encontraba transitoriamente en nuestro país.

No es secreto para nadie que Jorge Newbery se caracterizó siempre por destacar los méritos y aptitudes de sus colaboradores, brindándoles oportunamente el estímulo a que se hubieren hecho acreedores, razón por la cual reunió un día al jefe de mecánicos de la Escuela Militar de Aviación, Alejandro Garagiola; al jefe del taller aeronáutico, Ambrosio Taravella; al mecánico principal Pablo Parasoscka; al ayudante mecánico José Ayarzagüeña y al cronista aeronáutico Carlos Francisco Borcosque; indicándole al suboficial Francisco S. Sánchez que emprendiera con ellos el 20 de abril de 1913 una ascensión desde el Parque Aerostático a bordo del "Eduardo Newbery", cosa que significó para tan calificado grupo humano, un lapso de 3h. 25m. pleno de asombro y algarabía que le duró bastante tiempo después de haber aterrizado sin novedad en las proximidades de Florencio Varela.

Como puede apreciarse el número de viajeros había ascendido a seis.

Por entonces fue incorporado en el Regimiento 1 de Ingenieros con asiento en Campo de Mayo, un soldado conscripto del que Jorge Newbery conocía sus deseos por ingresar a El Palomar como mecánico de avión, y adivinando sus méritos le solicitó personalmente al general Vélez que si era posible accediese a su traslado, cosa que ocurrió de inmediato, de manera tal que a los pocos días aquel soldado cuyo nombre no era otro que Guillermo Gianera, se encontrara trabajando entusiastamente entre los frágiles Blériot y Farman, resultando ser con el tiempo uno de los suboficiales ayudantes que por Ley de la Nación, Nº 18.559 publicada en Boletín Aeronáutico Nº 2100, se los declaró "Precursor de la Aeronáutica Argentina", por haber

contribuido con su esfuerzo a consolidar e impulsar la entonces incipiente aeronáutica nacional, mediante su actuación como personal técnico, que posibilitaron las operaciones aéreas interviniendo directamente en la preparación, mantenimiento y reparación de las aeronaves, con lo que quedaba demostrado una vez más el acierto con que Jorge Newbery solía tomar sus determinaciones.



CAPITULO LXXVIII

Si momentáneamente retrocediésemos con el pensamiento, habríamos de recordar que el 27 de abril de 1910 se le había concedido autorización a "Mantels y Cía." para que se instalaran en El Palomar, imponiéndoseles cosas tan importantes como recoger en los días de vuelo el ganado del Ejército que pastara en aquellos terrenos.

Pero he ahí que tres años y pocos días después, dada la importancia alcanzada en el lugar por el primer Instituto aeromilitar del país, era necesario adecuar su funcionamiento a las nuevas circunstancias, razón por la cual el Ministerio de Guerra dictó un decreto que fue publicado en el Boletín Militar Nº 757 —2ª Parte— del 13 de mayo de 1913, mediante el cual se disponía que *"el potrero de El Palomar con todas sus construcciones"* pasaba a depender directamente de la Escuela Militar de Aviación, con lo que ésta adquiría una nueva perspectiva de autonomía que le otorgaría mayor libertad de funcionamiento y, de hecho, dejaba sin efecto aquella cláusula particular referida al pastaje y tránsito público libre, que ya no guardaba concordancia con el destino específico de aquellos campos.

Al mismo tiempo se ordenó que el cuerpo asentado en dicho sitio, utilizara para el pastaje del ganado que le estaba afectado, el potrero donde se construiría el edificio del Colegio Militar de la Nación, cuya piedra fundamental se colocó en el lugar donde se libró la Batalla de Caseros, acto presidido en el año 1904 por el entonces Ministro de Guerra, general de brigada Pablo Riccheri (1859-1936).

Desde hacía un tiempo relativamente breve, el Jockey Club venía manifestando a través de sus autoridades, que estaba dispuesto a donar al Aero Club Argentino dos aviones; uno, Farman como los que ya conocemos, y el otro, Breguet "doble monoplano", equipado éste con motor Gnome de 100 HP, en consideración especial a los vuelos sobre agua realizados oportunamente hasta el Uruguay por los aviadores Newbery y Fels.

Cuando el Aero Club Argentino recibió el Farman, Jorge Newbery aconsejó la integración de una comisión "ad-hoc" formada por los ingenieros Mascías, Duclout y él, para encargarse de reglamentar la forma en que los socios podrían hacer uso de dicho avión, agregando a continuación:

"En vista de que en breve plazo llegará otro aparato, un biplano Breguet también donado por el Jockey Club, y dado lo conveniente que es para la Escuela de Aviación Militar poseer uno de estos aparatos para el aprendizaje de los alumnos, y ser el tipo de este aparato el utilizado por el ejército francés, se resuelve de acuerdo con los miembros de la Dirección Técnica de la Escuela Militar de Aviación, que también se hallan reunidos en este acto, y que firman el libro de actas de la escuela levantada en esta misma fecha, que no obstante la desventaja que sufre el Aero Club, quede como propiedad de la Escuela el aparato Breguet, próximo a llegar, con todos los repuestos que traiga, y en cambio entrega la Escuela al Aero Club, el aparato Bleriot 80 HP actualmente en uso".

Es sabido que Jorge Newbery cultivó

preferentemente la amistad de todos aquellos que sentían los mismos impulsos deportivos y/o aeronáuticos que se habían constituido en el motivo mismo de su vida, razón por la cual llevó a volar por primera vez con él a su gran amigo y admirador Benjamín Jiménez Lastra (1887-1926), quien traía como antecedentes favorables el haber integrado la Comisión Central a la que se brindó íntegramente desde su creación, y ser además socio del Aero Club Argentino desde el 20 de enero de ese año.

Tiempo después Jiménez Lastra se recibió de piloto aviador civil, más precisamente el 26 de junio de 1913, pero el vuelo realizado con Newbery, si bien era el primero no habría de ser el último.

Mientras tanto, ante la proximidad del 25 de Mayo, la patria se preparaba para celebrar dignamente tan magna fecha, mediante diversos actos y la parada militar siempre esperados con devoción y patriotismo por todos los argentinos.

Al mismo tiempo circulaban de boca en boca insistentes rumores sobre el alistamiento del personal, material y equipos que habrían de mostrarle al país el grado de preparación y adelanto alcanzados por la rama militar aérea; pero como los rumores no son otra cosa que eso, nadie sabía con certeza si la aviación del Ejército participaría o no de aquella fiesta, pero de cualquier manera y dentro de sus posibilidades, las tareas de la Escuela adquirieron de pronto un carácter febril e inusitado.

El anuncio hecho a media voz de que podría llegar a desfilarse con los aparatos disponibles acrecentó el entusiasmo del personal navegante y multiplicó el empeño de todos cuantos tenían algo que ver con la Escuela, ¡con su Escuela!, a tal extremo que entre vuelo y vue-



Este es el avión Breguet al que se refiere el relato.

lo durante el día, y a la precaria luz de faroles por la noche, los aviones eran permanentemente recorridos hasta en sus mínimos detalles, a fin de mantenerlos en servicio sin que acusaran mermas en sus características técnicas.

Como Director de la Comisión Técnica de la Escuela, esto alegraba mucho a Jorge Newbery, quien era el más interesado de que dicho desfile aéreo se llevara a cabo, pese al impedimento que por momentos le representaba su brazo recientemente fracturado.

No obstante más de una vez pasó largas vigilias en El Palomar para acompañar y colaborar con quienes estaban dando todo de sí para llevar adelante el sueño común, que paradójicamente les estaba quitando el sueño...

Mientras tanto las actividades del Aero Club proseguían con el ritmo de trabajo impuesto y sostenido desde su creación, coincidente con la idea de la formación de una aeronáutica militar, pero como las necesidades que por momentos debía atravesar eran demasiado severas, el 6 de mayo de 1913 su Comisión Directiva se vio obligada a solicitarle a la Comisión Central Recolectora de Fondos el pago del globo "Cóndor", deteriorado como consecuencia de la ascensión militar efectuada por el teniente Pedro Zanni el 20 de marzo de ese año, aclarándose que el importe podría saldarse en varias mensualidades, hasta completarse la suma de 6.000 pesos que era el costo total de dicho aeróstato.

En la misma fecha se resolvió aceptar y dar a conocer públicamente el obsequio por parte del ingeniero Duclout, de una partida de tela especial para la confección de globos, cuyo valor fue estimado en 1.500 pesos.

Como cierre de dicha reunión quedó terminantemente aclarado que el conde George de Castillón, secretario de la Federación Aeronáutica Internacional, continuaría siendo el representante oficial del Aero Club Argentino ante la misma, dada su personalidad y lo que significaba dicho caballero en el mundo social y deportivo francés, razón por la cual se rechazó una moción presentada por el doctor Delcasse, mediante la cual proponía que se nombrara en su reemplazo al socio D. Daniel R. Perisé.

Por fin el 13 de mayo de 1913, no pudiendo soportar por más tiempo las alternativas de su larga espera, Jorge Newbery realizó su primer despegue con el Morane-Saulnier, que por lo visto era biplaza, ya que en la oportunidad fue acompañado por el joven Leandro N. Saporiti, pero esta vez liberado de su yeso y prácticamente recuperado para la práctica del vuelo como él lo deseaba y sentía.

Pero veamos la inmediata consecuencia que trajo aparejada ese hecho tan auspicioso.

Cuando trascendió las fronteras de la patria la noticia de que Jorge había comenzado a volar su Morane-Saulnier, con miras a una empresa que ya no era secreto ni en Europa, asomaron de inmediato los primeros amagos de competencia, tal el caso del teniente aviador inglés Francisco W. Lerwill, quien en ese mismo mes de mayo de 1913, llegó a Buenos Aires para fijar los detalles de la travesía de la Cordillera de los Andes y traer después el aeroplano adecuado, pero sus proyectos no llegaron a cristalizarse.

Mientras tanto y con el propósito de intercambiar puntos de vista, con aquellos que estaban potencialmente en condiciones de participar en el esperado desfile aéreo si éste llegaba a realizarse, el 13 de mayo de 1913 Jorge Newbery voló sucesivamente: con Goubat durante 7 minutos, con Zanni 8 minutos y con Giménez Krámer sólo 5 minutos, cerrando su actividad del día al mando de su Morane-Saulnier con la realización de un breve vuelo local, cosa que tomó por norma en días sucesivos, en uno de los cuales, el 15 de mayo, llevó a volar a la señorita R. Saavedra que se encontraba de visita en la Escuela.

Fiel a su propósito de atacar y vencer, tarde o temprano, a la Cordillera de los Andes, y a pesar de su certidumbre de que la época más propicia había quedado a sus espaldas, ese mismo día, mirando hacia el futuro, anunció la realización de un vuelo de altura con el que pocos minutos después alcanzó sobre El Palomar, al mando de su nuevo avión, 2.835 metros logrados en un tiempo apenas superior a media hora.

Al otro día volvió dispuesto a realizar formalmente un vuelo de altura, y mientras él impartía instrucción a sus alumnos militares, el mecánico Gailliz le acondicionó el Morane a tal efecto, agregándole un barógrafo que Jorge le había solicitado a fin de comparar sus marcaciones con las del altímetro que formaba parte del instrumental del avión.

La altura que alcanzó en esa oportunidad en que voló durante 1h. 30m. fue de 4.075 metros, que en forma extraoficial podía ser considerada la mayor lograda hasta allí, en territorio americano.

En esos momentos la máxima altura alcanzada con avión, reconocida oficialmente en todo el mundo, era la establecida por el aviador francés Edmundo Perreyón, el 11 de marzo de ese mismo año, en que se elevó hasta 5.880 metros.

No es fácil llegar a comprender cómo podía Jorge Newbery atender todas sus obligaciones, y al mismo tiempo llevar a cabo estas verdaderas hazañas que asombraban al país, pero pasando por alto esta explicación imposible, lo encontramos de nuevo a 4.110 metros de altura, esto el 19 de mayo, con lo que día a día se superaba en pos de una meta que en cada vuelo veía más cercana.

Las crecientes exigencias de sus actividades directivas y aeronáuticas lo obligaron más de una vez a pernoctar en El Palomar, y cuando ello se hizo habitual necesitó que se le lavara y planchara la ropa, para lo cual recurrió y obtuvo la prestación de dichos servicios por parte de la señora María Fauberte de Broukaert, vecina de la Escuela Militar de Aviación, con domicilio en coronel Virasoro al 200, quien en su propio hogar atendía dichos quehaceres para gente de la zona.

Los días 19 y 20 Jorge Newbery prosiguió sus entrenamientos y en el último de los mencionados ascendió hasta 1.900 metros de altura, acompañado por un pasajero, cota que bajo tales condiciones en cuanto a plazas ocupadas, no había alcanzado ningún otro aviador en el país hasta esos momentos.

Y para cerrar esta breve etapa signada por los vuelos de altura, el 21 de mayo de 1913 Jorge se elevó con el Morane-Saulnier en tres oportunidades, alcanzando en la primera 1.200 metros; en la segunda que fue de prueba, poco más y en la tercera 4.400 metros, con lo que superó todos sus registros anteriores.

El hecho de que en las dos últimas oportunidades —si bien no lo usó— llevara en el avión un equipo completo para respirar oxígeno, nos releva de explicar que su intención, ciertamente, era alcanzar los topes fijados en la carta fechada el 4 de enero de 1913 por el señor Saulnier, quien como se recordará le mencionaba como posibles los 6.500 metros de altura.

Es evidente que a Jorge no le satisfizo el rendimiento del avión comprado con tantas ilusiones, por cuanto las exigencias de la empresa que se había propuesto realizar, le daban a entender que con tales alturas alcanzadas penosamente, la balanza de sus posibilidades, antes que hacia el éxito, se inclinaba peligrosamente hacia el fracaso.

Y dado que lo conocemos ya lo suficiente como para poder arriesgar un juicio, es nuestra opinión que en ese plano de inseguridad, Jorge Alejandro Newbery jamás se lanzaría a la aventura ni perdería tiempo en proseguir los entrenamientos, que en el mejor de los casos eran de resultado incierto.

Nos encontramos ahora en la semana patria y como en los lejanos tiempos del Cabildo Abierto, el 22 y 23 de mayo de 1913 el pueblo quería saber también de qué se trataba, hasta que el 24 de mayo,

103 años después del primer grito de Libertad, otro grito pero esta vez de ¡HURRA! resonó en El Palomar, al recibir su personal, con pleno alborozo, la Orden de Desfile impartida por el teniente coronel Antonio Arenales Uriburu, Director de la Escuela Militar de Aviación, mediante la cual le hacía saber a todos, que:



Durante uno de los vuelos con su Morane-Saulnier, Jorge Newbery es portador de un equipo para respirar oxígeno. Como se ve lleva también un abrigado saco de cuero y casco protector.
Foto: Archivo General de la Nación.

"Con motivo de la conmemoración de nuestro aniversario patrio, y a fin de demostrar los progresos de la aviación en la instrucción de los señores oficiales alumnos de la Escuela, presentando el material existente en la revista que S.E. el señor Presidente de la Nación pasará a las tropas del Ejército y Armada en el Hipódromo Argentino, el Director de la Escuela dispone:

"1º — El día 25 de Mayo los señores profesores pilotos de la Escuela y los oficiales pilotos, con los aparatos que se les designen, concurrirán a la revista que S.E. el señor Presidente de la Nación pasará a las tropas del Ejército y Armada en el Hipódromo Argentino, siempre que las condiciones atmosféricas lo permitan.

"2º — A las 2.30 p.m. comenzará la revista, hora en que los pilotos aviadores deberán desfilar sobre las tropas revistadas, en el orden y forma siguiente:

"Monoplano Blériot-Gnome 80 HP. Piloto: ingeniero Alberto R. Mascias; pasajero: teniente Carlos Giménez Krámer.

"Monoplano Blériot-Gnome 50 HP. Piloto: teniente 1º Raúl E. Goubat.

"Monoplano Blériot-Gnome 50 HP (particular). Piloto: cabo Teodoro Fels.

"Monoplano Rumpler-Taube; Argus 100 HP (particular). Piloto: teniente Alfredo S. Agneta.

"Monoplano Morane-Saulnier; Rhone 80 HP (particular). Piloto: ingeniero Jor-

ge Newbery. (De acuerdo con nuestras fuentes el motor era un Gnome 80 HP).

"Biplano H. Farman-Gnome 50 HP. Piloto: teniente 1º Aníbal Brihuega.

"3º — Cada piloto al llegar sobre el Hipódromo describirá dos vueltas de pista, virando siempre a la izquierda, procurando pasar la segunda vez a no menos de 100 metros de las tribunas y a más de 50 metros de altura. Efectuada esta última vuelta regresarán inmediatamente al aeródromo. La distancia a conservar entre cada aparato será de 500 metros como mínimo. En caso de que ésta se acorte, el que va detrás deberá virar a la izquierda para entrar en el círculo más grande a la línea del desfile, cuidando siempre el aparato que venga detrás, conservar la distancia establecida.

"4º — El biplano H. Farman-Gnome 50 HP, saldrá del Stadium de la Sociedad Sportiva, debiendo antes de la revista trasladarse a ese local el piloto que lo conducirá, saliendo de allí en el momento que vea pasar el quinto aeroplano que debe precederlo en la presentación. Ejecutadas las dos vueltas en la forma indicada, aterrizará en la Sportiva o bien continuará viaje a El Palomar si, a juicio del piloto, el aparato le responde.

"5º — Bajo ningún pretexto se darán más vueltas que las ordenadas, y en caso de que por cualquier motivo justificado se viera obligado algún piloto a permanecer más tiempo sobre el campo de la revista, procurará salir de él, ya sea en dirección al río, a fin de no interrumpir en la maniobra al que sigue.

"6º — Se recomienda a los señores pilotos la mayor calma y sangre fría en la presentación que por primera vez se hace ante S.E. el Señor Presidente de la Nación y del pueblo, no debiéndosele



La sonrisa de Jorge Newbery evidencia su conformidad con los elementos empleados.

escapar que cualquier accidente será de lamentables consecuencias para el desenvolvimiento de la aviación, pues éste será un momento de prueba. Esta Dirección no duda que cada uno y todos los pilotos cumplirán con su deber, contribuyendo al lucimiento de la fiesta y la revista, sabiendo demostrar que han aprovechado bien el tiempo de aprendizaje, no defraudando las justas esperanzas que de ellos se esperan".

Ese mismo día 24, mientras al Morane-Saulnier de Jorge Newbery se le reparaba un pequeño desperfecto advertido en uno de sus tanques de combustible, el destacado deportista ofreció un almuerzo en el aeródromo a todos los soldados conscriptos que prestaron servicio allí durante un año, y que en esos días recibirían la baja correspondiente de las filas del Ejército.

Por la tarde y como demostración de afecto y agradecimiento hacia ese personal que había inaugurado un nuevo estilo de prestación a las armas de la patria, se dispuso que los pilotos llevaran a volar a los soldados que estuviesen dispuestos a acompañarlos, tocándole a Jorge Newbery dar su bautismo de vuelo a los conscriptos apellidados Gufanti y Del Santo.

En esa grata jornada durante la cual se respiró en El Palomar un verdadero ambiente de fiesta, cerraron la actividad aérea Jorge Newbery y Teodoro Fels, alternándose en la conducción del Blériot con motor de 80 HP, con el cual el primero de los nombrados llevó a volar a la señorita Raquel Aldao, mientras que el segundo lo hizo con su señora madre, Da. Marta Menvielle de Fels, quien ese día compartió con su hijo tan gratas sensaciones, por primera vez en su vida.

El 25 de Mayo de 1913, día en que las alas de la patria jugarían el más importante papel con miras a su futuro, amaneció frío y ventoso, pero no obstante, el espíritu de todos los hombres que en cualquier nivel prestaban servicios en ella, estaba dispuesto a cumplir la orden de su presentación hasta las últimas consecuencias.

Por razones que algunos autores atribuyeron al estado irregular del tiempo, en la fecha y hora indicadas sólo cuatro aviones pudieron lanzarse al vuelo a fin de cumplir con su cometido, los que lo hicieron en el siguiente orden con intervalos de dos minutos entre uno y otro; a partir de las 15.00 horas.

1º — Blériot 80 HP al mando del ingeniero Alberto Mascías, quien llevaba como acompañante al teniente 1º Brihuega, que a última hora reemplazó al teniente Giménez Krámer, afectado en su salud.

2º — Blériot 50 HP conducido por el teniente 1º Raúl E. Goubat.

3º — Rumpler-Taube 100 HP al mando del teniente Alfredo S. Agneta.

4º — Morane-Saulnier 80 HP piloteado por el ingeniero Jorge Alejandro Newbery.

Desde luego que el orden de partida indica bien a las claras, no sólo que la escuadrilla estaba precedida y cerrada por avezados aviadores que integraban el cuerpo de instructores de la Escuela, sino también que se respetó la velocidad que en esas circunstancias desarrollaban los aparatos, a fin de llegar agrupados al punto de destino.

Mientras tanto en tierra, esperaba ansiosamente el resultado de sus desvelos, un grupo técnico de la Escuela Militar de Aviación, constituido por: Ambrosio L. Garagiola, Ambrosio L. V. Taravella, Pablo Parasoscka, José M. Ayarzagüeña, Arnaldo Fallet, Pedro Riello, Antonio del Santo y Bautista Blanco (B.M. 19/8/1913).

Habíamos dejado a los aparatos en vuelo y a medida que se iban acercando a destino, en el ámbito del Hipódromo las autoridades y la multitud que ya estaban informadas telefónicamente de su partida, escrutaban ansiosamente el cielo hasta donde les era posible, pero aun antes de percibirse el esperado ronronear de los motores un grito estremece-



Aeronaves participantes

dor partió al unísono de las gargantas de quienes ayudados por prismáticos fueron los primeros en verlos desde lo alto de las gradas.

Cuando los aviones se fueron acercando, el rumor creciente de la multitud cubrió por momentos el tronar de los motores, que se percibía espaciado entre el clamoreo que tal semejaban los aplausos y vítores estentóreos de aquel pueblo enardecido por imperio de su propia obra.

En cuanto a los pilotos, todos ellos cumplieron estrictamente con las órdenes recibidas, agregando a su paso un saludo militar con vista a la derecha, dirigidos ambos al palco de honor donde en ese momento histórico se hallaban ubicadas las más altas autoridades de la Nación, entre ellas el excelentísimo señor Presidente, Dr. Roque Sáenz Peña y S.E. el Ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, quienes con gran visión de futuro habían firmado el 10 de agosto de 1912 —¡apenas nueve meses y medio antes!— el decreto de fundación de la Escuela de Aviación Militar, que acababa de aprobar con las más altas calificaciones su primer examen público, ante el juicio inapelable del pueblo.

Indescriptible por lo emotivo fue el entusiasmo que invadió a la flamante Escuela, cuando apenas cuarenta minutos después de su partida hacia la consagración, regresaron todas las aeronaves que aterrizaron sin novedad, para ser arrancados sus pilotos de los asientos y paseados en andas sobre los hombros hermanos, de esa otra pequeña multitud, que los estaba esperando con el corazón vestido de celeste y blanco. . .

Menos de veinticuatro horas después de ocurrido un hecho tan auspicioso para las alas de la patria, la Dirección de la Escuela dio a conocer su sentir mediante la Orden del Día Nº 14 que decía textualmente:

"Con la presentación de la flotilla de cuatro aeroplanos hecha por la Escuela en la revista de ayer, se ha patentizado ante los poderes públicos de la Nación y del pueblo, el adelanto de la aviación y su adopción definitiva en el Ejército. Hermoso espectáculo que ha dado cima

Parte del numeroso público asistente



Palco oficial



Palco del cuerpo diplomático

a la ardua labor del primer curso de la Escuela Militar de Aviación y que marca una época inolvidable, pues es la sanción de los anhelos y propósitos que se tuvo al crearla.

"La Dirección de la Escuela felicita a todos y cada uno de los aviadores que concurrieron a la revista, dando lugar a poder apreciar la pericia de todos los pilotos.

"Los señores profesores de la Escuela, ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías se han hecho acreedores a una felicitación especial, pues debido a ellos y a su perseverante esfuerzo y entusiasmo, se ha llegado al grado de adelanto que se ha mostrado, y esta Dirección quiere hacer constar esta felicitación especial en el Libro de Ordenes de la Escuela. Como es la primera vez, y por ser los oficiales aviadores del país que se presentan en una revista, también es justicia merecidísima dejar expresa constancia en esta Orden, de los nombres de los señores tenientes 1º D. Raúl Eugenio Goubat y D. Alfredo S. Agneta, que en forma tan correcta y demostrando tanta maestría se han presentado.

"Como el mayor factor del éxito en la aviación depende del buen funcionamiento de los motores, se ha podido constatar que el personal de mecánicos ha demostrado una vez más su competencia y labor en poner todos los aparatos en forma que ninguno ha fallado, dando motivos también para que sean felicitados, como asimismo el personal que los haya ayudado.

"Que este triunfo nos sirva de estímulo para perseverar con decisión y empeño en nuestra labor, que trabajando en esta forma veremos repetirse los éxitos de la revista de ayer 25.

Firmado: Arenales Uriburu
Director - Teniente coronel".

Sabido es que Jorge Alejandro Newbery era civil y participó de dicho vuelo vistiendo con toda prestancia uniforme militar, lo que atribuimos a la interpretación anticipada de alguna resolución que no llegó a escribirse, mas como no nos fue dado localizar la eventual documentación que avalara esta situación tan particular, permítasenos expresar públicamente nuestra aprobación por ese gesto, teniendo en cuenta que por entonces su nombre estaba íntimamente ligado a la aeronáutica nacional, habida cuenta de que en su espíritu se había hecho carne la idea de que volar representaba un esfuerzo más del hombre, en la afanosa búsqueda de su libertad.

Y como había ocurrido desde mucho antes con casi todos los militares intervinientes en las campañas de la Independencia, él también era un civil convocado por la providencia y por la patria con motivo de la formación en ésta, de uno de sus cuerpos armados, cuyos integrantes lo consideraron de inmediato no sólo su instructor, sino tan militar como ellos, de manera que cuando fue necesario vestir el glorioso uniforme de soldado, para volar, lo hizo con la misma hidalguía y coraje con que lo hubiese hecho en el caso de vestirlo para pelear, con el atenuante —si cabe buscárselo— de que a poco que se preste atención se advertirá que no llevaba adosado a él, distintivo alguno de grado, jerarquía ni especialidad.

Además su criterio era tan amplio y claro, que lo vistió para servir a las fuerzas armadas, en el Día sacrosanto de la Patria...

Tal la imagen del fundador de aquella obra, que él sentía como suya.

. . . .

La sucesión de órdenes que circulaban en la Escuela Militar de Aviación, escritas a mano, así como la ausencia de máquinas de escribir en sus primeros inventarios, da a entender que durante mucho tiempo el referido Instituto careció de tales elementos, situación que más tarde fue salvada mediante la oportuna intervención de la Sociedad Sportiva Argentina, que consiguió tres de ellas en "préstamo gratuito", a saber: dos

Underwood que facilitaron A. W. Boote y Cía., más una Hammond cedida a idéntico título por la firma Pratts y Cía.

Como consecuencia de la extraordinaria repercusión oficial y popular ocasionada por el primer desfile aeromilitar realizado en la República Argentina y presenciado por representaciones de los países más importantes del mundo, entendemos que el Ministerio de Guerra consideró pertinente premiar de alguna manera a la nueva arma, otorgándole a su personal de tropa, por Boletín Militar Nº 759 —2ª Parte— el derecho a revistar directamente por la Escuela Militar de Aviación y a utilizar el uniforme correspondiente del arma de Ingenieros, de la cual dependía, así como el distintivo del Ministerio de Guerra.

No se habían acallado todavía los ecos de los aplausos originados por el brillante desfile en vuelo de la Escuela Militar de Aviación, cuando Jorge Newbery recibió en El Palomar la visita del Dr. Marcelo Torcuato de Alvear, a quien luego de la recepción que correspondía a su persona, llevó a volar con el Blériot biplaza que había participado en la demostración del 25 de Mayo.

Pocos minutos después de retirarse la visita y aprovechando "que el motor estaba caliente", Jorge transportó sucesivamente al teniente Baldomero José de Biedma, al sargento 1º Francisco S. Sánchez, al mecánico Pablo Parasoscka y por último a un invitado especial que se encontraba presente: el señor Antonio Obligado.



En primera fila un grupo histórico de la aeronáutica argentina. De izq. a der.: Paillette, Fels, Castaibert, Perotti, Mascías y Newbery.

CAPITULO LXXIX

Ya dijimos que Jorge Newbery no había quedado ni medianamente conforme con el rendimiento del motor que equipaba a su Morane-Saulnier, y tratando de encontrar una explicación a la gran diferencia existente entre su rendimiento teórico y los resultados prácticos, encaró diversas experiencias a partir de recambios de hélices, con una de las cuales alcanzó la apreciable altura de 3.200 metros en 21 minutos de vuelo. Pero aunque suspendió la prueba por falta de luz diurna, no es menos cierto que la respuesta de la máquina no guaraaba concordancia con las especificaciones técnicas y rendimientos que se le habían informado.

Mientras el mecánico Gailliz realizaba desesperados esfuerzos en busca de solución a tan acuciante problema, Jorge prosiguió intensamente su actividad aérea, acrecentada ahora por el cumplimiento de compromisos que su propia popularidad hacían inevitables, pero que al mismo tiempo ayudaban a difundir la aeronáutica en todos los estratos sociales.

Tal el significado —por ejemplo— de los vuelos que llevó a cabo el 31 de mayo, en que condujo sucesivamente a las señoritas Delia del Carril, Silvina Cobo y Raquel Aldao, lo mismo que al hermano de esta última, de nombre Ricardo, quienes fueron unánimes en expresar su agrado, por haber vivido unos y repetido otros, una experiencia tan amable.

Cuando Gailliz completó una vez más la revisación y puesta a punto del Morane-Saulnier se lo hizo saber inmediatamente a Newbery, quien recién pudo probarlo el 2 de junio, pero se supone que dicha salida no le redituó satisfacción alguna, ya que solamente estuvo en el aire durante cuatro minutos y se lo vio descender del aparato, bastante contrariado.

Pero como le costaba menos esfuerzo esbozar una sonrisa que mantener el gesto hosco, al rato salió con el Blériot y voló a plena satisfacción durante 19 minutos, en plan de comprobación y mantenimiento, que no tenía otra finalidad que el resguardo de las vidas que se le habían confiado y que él protegía con interés paternal.

Mientras tanto con la mejor voluntad pero ignorante de lo que a Jorge le estaba ocurriendo con su aeroplano, don Mario Casale le escribió desde Mendoza para hacerle saber que cuando deseara llevar su avión a la región cuyana, encontraría terrenos aptos para su cometido en el valle de Uspallata, a 1.800 metros de altura, aproximadamente, sobre el nivel del mar, que el señor Benito Villanueva poseía y ponía enteramente a su disposición, teniendo en cuenta la finalidad patriótica del vuelo previsto.

El 3 de junio y por pedido especial del Director de la Escuela Militar de Aviación, teniente coronel Arenales Uriburu, Jorge lo llevó con el Blériot biplaza, a recorrer la Guarnición Militar de Campo de Mayo en un vuelo de observación panorámica, desde una altura nunca menor a los 700 metros, tras lo cual regresaron a El Palomar sin novedad.

El 5 de junio, la "Comisión pro aeroplano estudiantil" que habían constituido estudiantes secundarios de la Capital Federal, completó su cometido haciendo

entrega oficial a la Escuela Militar de Aviación, de un aeroplano Marichal-Anzani de 35 HP.

Por ese tiempo Jorge Newbery era invitado asiduamente a reuniones que se llevaban a cabo en distintos centros nocturnos, uno de ellos el famoso "d'Armenonville", el cual se trataba de un establecimiento estilo parisiense donde la gente se reunía para comer, beber, bailar, cantar y oír cantar, amén de otros espectáculos artísticos, por lo que no puede extrañarnos que un simpático morocho cantor, de 23 años al que se conocía por Carlos Gardel (1890-1935) actuara con resonante éxito en dicho local.

El nombre "d'Armenonville" que resonaba en los oídos de la juventud con tintineos cascabeleros, evocaba las épocas galantes del Trianón, aquellos dos pequeños palacios ubicados en los parques poéticos del Versalles de Luis XV, al que llamaron *el muy amado*, cuya corrupción y excesos hicieron perder a Francia muchas de sus colonias...

Jorge Newbery alentaba con gran entusiasmo la revelación artística personificada en Carlos Gardel y, sabiéndolo éste, en una de las tantas veladas en que advirtió su inconfundible presencia, le dedicó el tango de Saúl Salinas "La rosa encarnada". Después fueron presentados y se confundieron en un estrecho y afectuoso abrazo, experimentando ambos un fuerte impacto emocional merced a su franqueza, sencillez y expresiones amables que iban acompañadas por aquellas sonrisas tan famosas, propia de los hombres que no tienen a qué temer cuando les sobra capacidad y coraje, que al decir de nuestro amigo Miguel Lacasa, "uno demostraba cantando y el otro volando".

Con la amplitud y seriedad que merecía un hecho de tanta trascendencia para nuestros sentimientos, el prestigioso autor D. Francisco García Jiménez, se ocupó del mismo en uno de sus libros.

Pero por sobre todas las cosas, en ese abrazo y en esas sonrisas, la voluntad suprema de Dios había impreso el sello inalterable de un destino común...

Volvamos a El Palomar.

En previsión de que en caso de ocurrir accidentes en el ámbito de la Escuela de Aviación Militar, cualquier demora pudiese repercutir desfavorablemente en el estado de los eventuales heridos, o simplemente para prevenir aquéllos si el personal navegante no se encontraba realmente en inmejorables condiciones para efectuar vuelos, por Boletín Militar del 9 de junio de 1913, que llevaba el Nº 3675 —1ª Parte— se nombró a cargo del Servicio Sanitario del Instituto aeromilitar, al cirujano Dr. Julio A. López, procedente de la Escuela de Caballería.

El 11 de junio sucedió un hecho feliz que ya se estaba haciendo común en la actividad de la Escuela, por cuanto con diferencia de pocos segundos entre uno y otro, despegaron de El Palomar, Jorge Newbery con su Morane-Saulnier, el teniente Agneta con el Rumpler-Taube y el ingeniero Mascías al mando del Blériot de 80 HP, en momentos en que procedía de Campo de Mayo el teniente Brihuega con el Henry Farman, encontrándose por lo tanto, nuevamente, cuatro aparatos en vuelo, al mismo tiempo, regresando todos a su asiento sin novedad.

El día 12 Jorge volvió a salir para probar en vuelo a su Morane, circunstancia en que efectuó sobre el mismo campo diversas maniobras de rutina durante 12 minutos.

Por estas fechas el Jockey Club volvió sobre el tema del Breguet y entregó al Aero Club Argentino un avión de esa marca, equipado con motor Gnome de 100 HP que le había prometido en donación, oportunidad en que dicha entidad aerodeportiva lo transfirió de inmediato a la Escuela Militar de Aviación, de acuerdo con lo determinado en la reunión llevada a cabo el 6 de mayo ppdo.

Al mismo tiempo el Blériot de la Escuela pasó al Aero Club Argentino, que lo reintegró al año siguiente al instituto aeromilitar del que tenía origen.

Especialmente invitados por Jorge Newbery, el 13 de junio de 1913 el capitán aviador español José Ortiz Echagüe y dos hermanos de éste que se encontraban de paso en nuestro país, se apersonaron en El Palomar, donde aquél los llevó a volar sucesivamente a bordo del Blériot 80 HP.

Al otro día concurrió a El Palomar el ministro plenipotenciario francés, señor Henry Jullenier, donde lo esperaban el Director de la Escuela, Newbery, Mascías y Duclout, circunstancia en que Jorge fue invitado a volar en homenaje del ilustre visitante, cosa que hizo a bordo del Blériot 80, con el que realizó lucidas maniobras durante 15 minutos, para volver a salir poco después con su Morane-Saulnier pero a solo título de prueba.

Al aterrizar recibió elogiosas expresiones por parte del visitante, quien no sólo tuvo para él frases de aplauso, sino también —dijo— *"por la excelente organización de tan importante centro aeronáutico"*.

Pese a la reiteración con que salía a volar distintas aeronaves, Jorge en ningún momento dejó de preocuparse seriamente por la marcha de su Morane, en el que —por otra parte— había depositado todas sus esperanzas, de manera que el 19 de junio a las 9.45 hs., previa conformidad de Gailliz, despegó nuevamente de El Palomar para verificar por enésima vez qué altura era capaz de alcanzar su máquina con el motor que en esos momentos tenía colocado, para lo cual, antes de salir, tomó la precaución de instalar a bordo un barógrafo.

Pocos minutos después se lo vio ascender en grandes círculos que tenían como centro el aeródromo de la Escuela, y 1h. 51m. después aterrizó sin novedad, verificándose en la faja del aparato registrador una altura de 4.100 metros que, lógicamente, no era la deseada.

Por la tarde realizó un vuelo comparativo con el Blériot de 80 HP, sin que trascendiera su opinión con respecto al rendimiento de dicho aparato.

El 20 de junio de 1913, día en que se recordaba el 93º aniversario de la muerte del general Manuel Belgrano, *"héroe o mártir de la revolución según lo ordenara la ley inflexible del deber"*, Jorge Newbery impartió instrucción de vuelo al teniente 1º Brihuega y los tenientes Zanni y Giménez Krámer, lo que más bien podría decirse fueron inspecciones previas a los exámenes de fin de curso en el ámbito del Aero Club Argentino, por cuanto el 24 de junio los mencionados oficiales, más el teniente de Biedma, obtuvieron sus brevets de pilotos aviadores civiles, que llevaban, respectivamente, los números 22, 23, 24 y 25.

La insistencia de Newbery por lograr cada vez más altura en pos de un sueño que se mostraba tan esquivo, lo llevó el 25 de junio a realizar un nuevo intento —lamentablemente frustrado— ya que después de 1h. 40m. de vuelo a bordo de su Morane, apenas si alcanzó 3.978 metros.

Mientras tanto, por cuerda separada, se ponía una vez más de manifiesto el celo que las autoridades de la Escuela aplicaban para la seguridad, empleo y duración de los limitados elementos que tenían a su disposición, mediante el contenido de la Orden del Día Nº 18, que refiriéndose al automóvil de dicho Instituto recordábale a sus efectivos que el mismo sólo debía ser empleado y conducido por personal capacitado y siempre mediante una orden impartida por la Dirección, agregándose que mientras se efectuaran vuelos, el automóvil no debía ser empleado sino para prestar socorro a los aviadores que aterrizaran lejos de los hangares, y por lo tanto, quedaba terminantemente prohibido utilizarlo con otro objeto.

El último párrafo de la Orden era aún más terminante al aclarar que *"en caso que justificadamente se emplee el automóvil fuera de las horas de vuelo en salidas del aeródromo o dentro del mismo, se dejará constancia por escrito en la Guardia, la causa de la salida y de orden de quién"*.

Por el alto significado que el tiempo le tenía deparado a ciertos nombres, recordaremos aquí que el 26 de junio de 1913, el íntimo y grande amigo de Jorge Newbery, el joven Benjamín Jiménez Lastra, lograba su brevet de piloto aviador civil que llevaba el Nº 29.

Para celebrarlo en el ambiente que creyó más apto, Newbery lo invitó a salir juntos para un vuelo acrobático, oportunidad en que "le pasó" algunas maniobras que, por supuesto, eran del agrado de ambos.

A la postre resultaría ser ése uno de los últimos vuelos que Jorge realizaría antes de partir hacia Europa, con miras a lograr para su Morane-Saulnier las plantas de poder que le permitieran desquitarse de las limitaciones que lo habían tenido atado hasta ese momento.

Estaba claro que su motor no tenía posibilidad alguna para poder triunfar en la ejecución de la empresa proyectada; todo lo contrario, ya que a él se lo habían ofrecido adornado con resplandores de victorias, que si bien se fueron apagando a lo largo de sus frustrados intentos, por contrario imperio enardecieron su indoblegable empecinamiento.

Por eso es que decidió viajar personalmente a Francia, arriesgando comodidades y empeñándose hasta más allá de sus posibilidades, firme en su convicción de que si lo que buscaba no existía, había que hacerlo.

No es extraño pues, que teniendo plena conciencia de su propia responsabilidad, así como de los esfuerzos realizados por sus amigos para facilitarle el cumplimiento de su patriótico empeño, abandonara prácticamente todo para ir en busca de la solución que le exigían su amor propio y el impulso incontenible de su irrenunciable desvelo.

Pero antes, el 2 de julio de 1913, se reunió la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, presidida por su activo titular, disponiéndose que *"en vista de que las damas de Mendoza, que levantaron suscripción para adquirir un aeroplano y regalarlo al Ejército han resuelto que él sea comprado por el Aero Club, se resolvió elegir un Farman, facultando al señor Newbery que va a Europa, para que él adquiera el tipo más conveniente dentro de la suma recolectada por la Comisión mendocina".*

Corresponde señalar aquí, que dicho filantrópico grupo presidido por la señora de Nazarre —que contaba con la estrecha colaboración del capitán Francisco Torres— fue el que inició en aquella provincia la citada suscripción pública que mencionamos en el acta precedente.

En la misma reunión entró un proyecto del ingeniero Hansa, acompañado por los correspondientes dibujos, relativo a faros luminosos de luz intermitente, aplicable a los aeroplanos, y como la Comisión Directiva se interesara por tan importante ofrecimiento, se resolvió en principio aceptarlo y pasar luego los antecedentes al Director de la Escuela Militar de Aviación para su correspondiente estudio.

Como cierre de tan importante reunión, a Jorge Newbery le fue acordada una licencia para ausentarse con destino a Europa, nombrándose en su reemplazo al ingeniero Duclout, en virtud de que el vicepresidente 1º no podía ocuparse del Club y el vicepresidente 2º tenía que atender sus múltiples tareas como Director militar de la Escuela Militar de Aviación.

En cuanto a la Dirección Técnica del referido Instituto, Jorge Newbery informó a su Director que durante su ausencia quedaría a cargo de la misma el ingeniero Alberto Mascías, seguro de que como hasta ahora seguiría prestando su concurso inteligente y desinteresado, mientras él, por su parte, aprovecharía para estrechar aún más los vínculos existentes entre el Aero Club Argentino y la Federación Aeronáutica Internacional, dándole también la debida difusión a la existencia de la Escuela Militar de Aviación.

Es muy importante destacar que en la oportunidad antes citada, Jorge Newbery presidió por última vez en su vida una

reunión de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino y, consecuentemente, nunca más firmó el correspondiente libro en su calidad de presidente del agrupamiento aeronáutico aludido.

A primera hora del día siguiente Jorge Newbery se dirigió a Villa Lugano para despedirse transitoriamente del personal que allí prestaba servicio, trasladándose luego a El Palomar con idéntico propósito, circunstancia que consideró propicia para volar a bordo de un Farman, acompañado por el teniente coronel Arenales Uriburu, Director del Instituto aeromilitar a que pertenecía la citada aeronave.



Jorge Newbery rodeado por camaradas el día de su récord sudamericano de altura, con 4.075 metros, alcanzados el 16 de mayo de 1913. De izquierda a derecha vemos a: suboficial Francisco Sánchez, mecánico Ambrosio Taravella, Tte. Pedro L. Zanni, Benjamín Giménez Lastra, mecánico Ambrosio Garagiola, Ing. Alberto R. Mascías, Jorge Newbery, Tte. Giménez Kramer, Tte. 1º Raúl E. Goubat, Antonio Obligado, Tte. Saturno Pérez Ferreyra, Tte. 1º Aníbal Brihuega, Teniente Baldomero de ma y el sargento Ramón Alderete.



La Imagen nos recuerda a Jorge Newbery, en la que sería su última reunión oficial con los directivos del Aero Club Argentino.

CAPITULO LXXX

Por fin, el 4 de julio de 1913, día en que se conmemoraba el 147º aniversario de la libertad de los Estados Unidos de Norte América, tierra de sus mayores, Jorge Alejandro Newbery se embarcó a las 10 de la mañana en el vapor "Asturias", surto en el puerto de Buenos Aires, con destino a Europa.

Al mismo tiempo que zarpaba la nave mencionada, en El Palomar levantaron vuelo por orden superior, tres aviones, a saber: un Blériot 80 al mando del ingeniero Mascías, un Blériot 50 pilotado por el teniente Goubat y el Rumpler-Taube que conducía el teniente Agneta, quienes se dirigieron hacia la Dársena Norte con el objeto de despedir no solamente al amigo, sino también, en forma oficial, al Director Técnico de la Escuela Militar de Aviación y Presidente del Aero Club Argentino, complementariamente con el gran número de autoridades y amigos, que al mismo tiempo agitaban en tierra sus pañuelos augurándole un feliz arribo a destino.

Los tres aviones acompañaron al "Asturias" aproximadamente 40 kilómetros aguas adentro, describiendo amplios círculos a su alrededor, hasta que llegó el momento inapelable del regreso a la Escuela, que los tres pilotos cumplieron sin alternativas dignas de mención, salvo que, como despedida, obtuvieron una fotografía aérea de la nave que se alejaba del puerto de Buenos Aires.

Exactamente al otro día de la partida de Newbery, su hermano Ernesto remitió a los aviadores Mascías, Goubat y Agneta, sendas esquelas con el siguiente contenido:

"Distinguido amigo:

"He recibido una carta de mi hermano Jorge, fechada en Montevideo, en la que me pide le agradezca de todo corazón su vuelo de despedida efectuado ayer en el Río de la Plata.

"Aprovecho esta oportunidad para saludarlo muy atentamente y felicitarlo al mismo tiempo.

"S.S.S.

Firmado: Ernesto Newbery".

Como acaba de apreciarse una vez más, a Jorge Newbery no se le escapaban grandes ni pequeños detalles en los variados aspectos de su vida.

La Dirección Técnica de la Escuela Militar de Aviación quedó entonces en manos del ingeniero Mascías, quien a todo lo largo de su actuación cumplió su cometido con la habilidad, amplitud y seriedad que fueron norma de toda su vida; y si más de una vez no le fue posible concretar algunas iniciativas de que estuvo inspirado, fue porque se vio constreñido por rígidos planes de economía impuestos por el gobierno nacional, debido a dificultades en el erario o tesoro público causadas por razones que no es del caso analizar aquí.

No obstante tales limitaciones, el 8 de julio de 1913 el ingeniero Mascías designó al teniente 1º Goubat y al teniente Agneta, para que ese día escoltaran en vuelo al tren presidencial, a consecuencia de lo cual el primer magistrado, doctor Roque Sáenz Peña, felicitó por Boletín Militar Nº 3600 —1ª Parte— al Director de la Escuela Militar de Aviación con

extensión a los pilotos antes mencionados, prometiendo además, apoyo económico para dicho Instituto.

Cuando tras las alternativas propias de todo viaje por mar Jorge Newbery llegó a Francia, puso su arribo en conocimiento de la Federación Aeronáutica Internacional con asiento en París, e inició gestiones tendientes a resolver el acuciante problema de sus motores, hélices y accesorios para el feliz cumplimiento de sus propósitos, al tiempo que efectuaba los contactos necesarios para adquirir el avión encomendado por el Aero Club Argentino, resultando de dicha gestión la compra, no de un Farman, sino de un Morane-Saulnier tipo parasol, equipado con motor Le Rhône de 80 HP, al que una vez en nuestro país se le impuso el nombre "Mendoza", en homenaje al origen de los fondos con que había sido comprado.

Aprovechó entonces para visitar la fábrica de dichos motores, donde conoció a su proyectista el señor E. Ferdet, consultándole sobre la posibilidad de obtener un motor con determinada potencia efectiva, explicándole que pensaba realizar vuelos a muy elevadas cotas y que para lograrlo necesitaba contar con una planta de poder, que rindiese por lo menos 80 HP a unos 4.000 metros de altura.

El señor Ferdet le prometió entonces fabricar un motor Le Rhône con un índice de compresión más elevado, por cuanto entendía que el necesario no debía ser inferior de 5,4 a 1, poniéndose al trabajo de inmediato.

Como los posteriores ensayos en el banco y las pruebas de vuelo fueron satisfactorios, Jorge Newbery amplió su pedido a un motor también rotativo marca Gnome, de la misma potencia y continuidad en el rendimiento que el anterior.

Posteriormente encargó dos hélices de madera marca "Intégrale" fabricadas por D. Luis Chauviére, ambas de 2,60 m de diámetro pero de distinto paso a saber: una de 1,50 m y la otra de 1,75 m, material cuya fama le era bien conocida a través de su empleo y anuncios aparecidos en periódicos, revistas y libros, uno de ellos obra del ingeniero militar español D. Francisco de Paula Gómez, que pudimos consultar reiteradamente gracias a la generosidad del señor Adolfo Adán Ispani, domiciliado en Casilda, provincia de Santa Fe, de la República Argentina.

En lo que concierne al señor Chauviére, se trataba de un ingeniero y constructor francés, que había ideado la hélice de madera que denominó *integral*, la que según él aprovechaba el 97 % de la potencia del motor al que fuese aplicada.

Por su parte Jorge Newbery entendía que con el empleo del material que en breve tendría a su disposición, podría emprender por fin, con una cuota razonable de probabilidades de éxito, su viejo anhelo de cruzar en vuelo la Cordillera de los Andes.

Nos alegró también mucho, el saber que en su ausencia y mediante elecciones llevadas a cabo en el Automóvil Club Argentino, fue nombrado vocal suplente de su Comisión Directiva, para el período que comenzaba el 19 de julio de ese año, mientras era presidente de dicha entidad nuestro conocido Dr. Juan Alberto Roth, aviador argentino poseedor del brevet Nº 3.

Prueba de que la Escuela Militar de Aviación continuaba su evolución por los carriles naturales, la da el hecho de que el 23 de julio fueron adscriptos a los talleres de la misma, los suboficiales de la Armada Nacional José Scapuzzi, Jacinto Riera y Juan Guerín, quienes revistaron en tal situación hasta enero del año siguiente, en que se trasladaron a Europa junto con el teniente de fragata Melchor Zacarías Escola, a fin de realizar gestiones con miras a crear lo que sería en los ámbitos de la Marina, la Escuela de Hidroaviación.

Llegamos así al 1 de agosto de 1913. En la República Argentina todo continuaba normalmente su curso, sorprendiéndonos, lo confesamos, la aparición con

esa fecha del Boletín Militar Nº 3620 —1ª Parte— mediante el cual se asignaron a la Escuela Militar de Aviación, *"22 forrajes de 12 pesos mensuales cada uno"*, pero ahondando la investigación logramos comprobar que los mismos estaban destinados a un grupo de equinos afectados a la Escuela, cuya existencia en esos momentos no era de nuestro conocimiento.

Dicho ganado que se utilizaba para silla y tiro, era en buena parte particular y en parte propiedad del Estado, siendo en el primer caso para practicar equitación los señores oficiales de la Escuela y en el segundo para toda clase de servicios, por cuanto en dicho Instituto se llegó a contar hasta con chatas y carros regimentarios...

La atención sanitaria de los citados animales estaba a cargo del veterinario Quiterio Gutiérrez, proveniente de la Escuela de Caballería.

El 2 de agosto de 1913, ya en el terreno estrictamente aeronáutico, se dio a conocer el S.D. inserto en Boletín Militar Nº 3623 —1ª Parte— mediante el cual se creaba un nuevo título para serle otorgado al personal navegante: el de Aviador Militar, previsto por el Artículo 36 de la Reglamentación de la Escuela, para optar al cual era necesario llevar a cabo un vuelo no menor de 150 kilómetros de distancia con aterrizaje intermedio, fijándose oficialmente el tramo comprendido entre las localidades de El Palomar y La Plata.

Y por fin, el 9 de agosto de 1913, con motivo de la terminación del primer curso de la Escuela Militar de Aviación, se dispusieron los pases del personal que lo había integrado, recayendo los mismos de la siguiente manera: el teniente 1º Aníbal Brihuega, del R/5; el teniente Pedro Zanni del A/2, y el teniente Carlos Giménez Krámer del G/1, fueron confirmados como personal permanente de la Escuela.

Volvieron a sus Cuerpos de procedencia los tenientes Baldomero de Biedma, del R/6; Juan Carlos Ferreyra, del C/8, y Leopoldo Casavega, del G/1, mientras que el teniente Saturnino Pérez Ferreyra que hasta ese momento había pertenecido al G/5, fue destinado al G/6.

En cuanto al teniente Raúl E. Goubat, fue confirmado en la Escuela Militar de Aviación; el teniente Manuel F. Origone falleció el 19 de enero de 1913; el teniente de fragata Melchor Z. Escola se reintegró a la Marina de Guerra y Francisco S. Sánchez, primer suboficial argentino recibido de piloto aviador y aeronauta en nuestro país, quedó como instructor de vuelo de los clases de la Armada, que eventualmente fuesen incorporados como alumnos en dicho Instituto formativo.

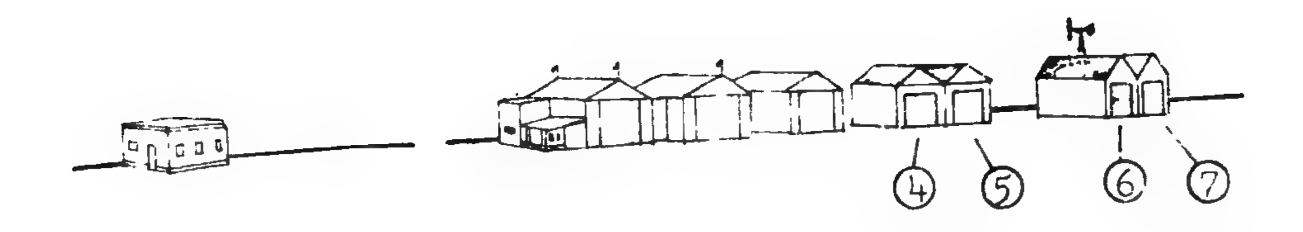
El día 10 de agosto de 1913, fecha en que se cumplía el primer aniversario de la fundación de la Escuela de Aviación Militar, encontró al novel organismo en la plenitud de su cometido, con aviadores egresados después de dar acabadas muestras de capacidad; material en cantidad y estado suficientes, como para reiniciar las actividades previstas en los planes de instrucción teórico-prácticos, más tres hangares de su pertenencia, dos para los aviones y talleres y el restante para alojamiento de personal.

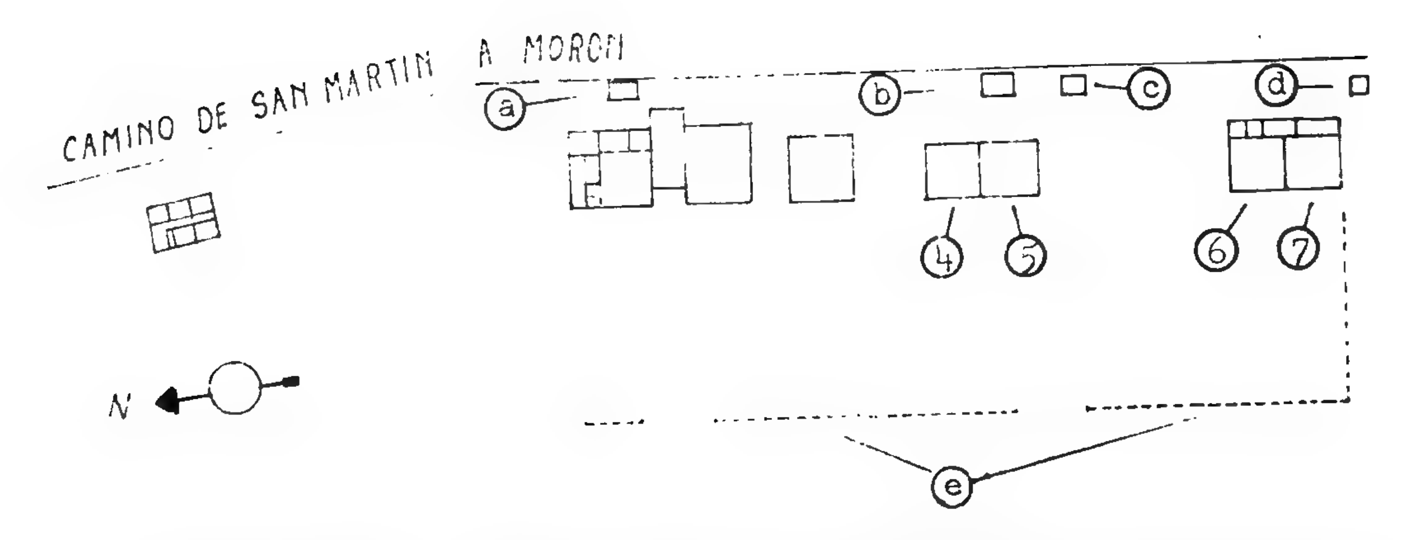
Fue por entonces cuando el Aero Club Argentino desmontó los cuatro hangares que poseía en Villa Lugano y los mandó instalar en El Palomar; dos para sí y los otros dos para la Escuela Militar de Aviación, a la que se los cedió gratuitamente, razón por la cual dicho Instituto aeromilitar pasó a contar con cinco hangares de su propiedad.

Casi al mismo tiempo, trescientos árboles obtenidos en donación por el mayor Luisoni, sirvieron para embellecer y hacer más confortables los caminos de acceso a las instalaciones.

Como ha podido apreciarse a lo largo del relato, la Escuela Militar de Aviación y su similar civil del Aero Club Argentino, venían funcionando estrechamente unificadas e indivisibles como consecuencia natural de una gestación, pero producido el alumbramiento de la prime-

ASPECTO QUE PRESENTO EL AERODROMO DE EL PALOMAR DESDE MEDIADOS DE 1913 HASTA MARZO DE 1914





De cuatro hangares que el Aero Club Argentino trasladó desde Villa Lugano hasta El Palomar, cedió los Nº 4 y 5 a la Escuela de Aviación Militar, reservándose los dos siguientes, que numeramos 6 y 7

Otras referencias:

a) *Cantina.*
b) *Baño.*
c) *W.C.*
d) *Molino extractor de agua, activado a viento.*
e) *Baranda de madera para la contención del público.*

ra después de nueve meses de lucha aviatoria conjunta, su Director, el teniente coronel Antonio Arenales Uriburu resolvió poner fin a esa situación, a los efectos de poder delimitar en el futuro los vínculos disciplinarios y administrativos en que debían desenvolverse ambos organismos, los que —dicho en otras palabras— significaba que la Escuela Militar de Aviación se consideraba ya en condiciones, para asumir las altas responsabilidades de su propio destino.

. . . .

El primer curso ha terminado; la actividad del personal técnico y de tropa es febril, los primeros para terminar de poner a punto el material de vuelo con miras al segundo curso y los otros para que los nuevos aspirantes a centinelas del cielo de la patria, pudieran desenvolverse en tierra dentro de los más estrictos marcos de seguridad y orden.

Todo se repinta; dentro de lo posible se mejora el campo; se recorren los alambrados y se repasan galpones y tinglados.

Jorge no está presente, pero su imagen inolvidable se recorta serena y altiva en cada lugar. Todos lo recuerdan con cariño y esperan su regreso, porque al decir de algunos *"aquí no pasa nada..."*



Desde el Bleriot 80 H.P., el ingeniero Mascias fijó en la imagen la partida de su amigo Newbery.



Uno de sus primeros contactos en Europa. A la Izq. y atrás, sobre el avión, el capitán Ortiz Echagüe. Adelante, la actriz Lola Requena; el pintor Sorolla; Jorge Newbery y el señor Fernández.

CAPITULO LXXXI

El 30 de agosto de 1913 se incorporó a la Escuela Militar de Aviación el personal designado por Boletín Militar Nº 3635 —1ª Parte— para efectuar el segundo curso de aviadores militares que comenzaría recién en octubre, nómina que daremos más adelante, para ocuparnos a continuación de un hecho que consideramos de capital importancia.

Cuando el 31 de agosto de 1913 la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina dio por finalizado su cometido, inició la redacción de la Memoria y Balance de su actuación, que elevó al Ministerio de Guerra el 29 de octubre siguiente, en términos y detalles que después fueron publicados por la mayoría de los medios informativos de la época y tratados mediante artículos especiales y libros, fruto de prestigiosos periodistas e ilustres historiadores argentinos, cuya vasta difusión nos releva de efectuar copiosas transcripciones.

Mientras Jorge Newbery permaneció en Europa, tuvo la consideración de mantener informados a sus amigos sobre la marcha de sus gestiones, que como hemos visto —y veremos más adelante— abarcaban no solamente aspectos aeronáuticos, sino también sociales y científicos.

En lo que se refiere al primer punto, sus misivas llegaban encendidas de optimismo, lo que inspiró en su secretario privado, pariente y amigo, D. Manuel Ramos Vivot, las siguientes palabras que volcó en el Boletín del Aero Club Argentino, del que a la sazón era Director:

"El día que uno de estos hombres pájaros cruce en una máquina de volar la Cordillera de los Andes, la aviación mundial se detendrá un instante ante la estupenda sorpresa de tan sublime espectáculo, único, imposible de ser sobrepasado ni mañana ni nunca, como no fue sobrepasada ni lo será jamás la cruzada victoriosa de San Martin por sobre esas cumbres; y al igual que ésta, aquella proeza será asombro del cielo y de la tierra".

Por recomendación especial del Gobierno, la embajada de nuestro país en Alemania nombró a Jorge Newbery representante argentino y delegado ante la Asamblea Internacional de Electrotécnica que se efectuó en Berlín a principios de setiembre de 1913, donde setenta personalidades que representaban a importantes países del mundo, realizaron un imponente encuentro plenario de la Comisión Internacional Electrotécnica, en que el tema más trascendente que llegó a tratarse, fue la capacidad de la maquinaria eléctrica, según la estimación que sobre el particular fue difundida por el órgano especializado "The Electrician" aparecido el 12 de setiembre de 1913.

Es de suyo evidente que debemos congratularnos, no sólo por el hecho de haber tenido el honor de ser invitados, sino también por contar con un delegado competente como Jorge Newbery, que en un plano de igualdad dentro de ese ambiente tan especializado, fuere capaz de aportar aquellos conocimientos técnicos y deducciones personales, que tenían por único destinatario el bien de la humanidad, a través del pleno disfrute de los medios más modernos.

De la importancia y ecumeneidad del encuentro, habla de por sí la nómina de participantes que detallaremos a continuación por orden alfabético de naciones.

Alemania:

Dr. E. Warbug
(Presidente)
Dr. K. Strecker
Dr. K. Passavant
Dr. G. Stern
Prof. J. Görges
Prof. R. Franco
Prof. A. Grüneisen
Mr. L. Schuller
Mr. G. Dettmar
Mr. K. Schlesinger
Secretario Honorario del Congreso:
Cnel. R. E. Crampton
Secretario General I.E.G.:
Mr. C. le Maistre
Asistente:
Mr. W. Merck
Reportero:
Mr. J. Perrot

Argentina:

Prof. Jorge Newbery

Austria:

Prof. A. Rothert
Prof. F. Niethammer
Prof. K. Kobes

Bélgica:

Prof. A. Halleux
Mr. O. de Best
Mr. D. Gevaert

Brasil:

Mr. P. de Moraes Barros

Canadá:

Mr. A. B. Lambe

Chile:

Mr. C. Valenzuela

Dinamarca:

Mr. S. A. Fater
Mr. H. Prioa

Ecuador:

Mr. R. Wulf

España:

Dr. J. A. de Artigas
Mr. B. Cabrera
Mr. J. de Madariaga

Estados Unidos:

Dr. A. E. Kemmelly
Dr. C. Sharp
Mr. C. O. Mailloux
Mr. M. M. Hobart

Francia:

Prof. Paul Janet
Mr. P. Boucherot
Mr. E. Brylinski
Mr. C. R. David

Holanda:

Prof. C. Fedelmann
Prof. M. de Hass
Mr. L. M. Barlet Lyon

India:

Mr. M. G. Simpson

Inglaterra:

Prof. T. Mather
Prof. G. Kapp
Prof. S. P. Thomson
Mr. A. Siemens
Mr. G. Stoney
Mr. P. F. Rowell
Mr. F. H. Nalder
Mr. L. Gaster
Mr. A. R. Overest
Mr. W. Dudell

Italia:

Prof. M. Ascoli
Mr. E. Morelli

Japón:

Mr. M. Murao
Mr. H. Yagi

Noruega:

Prof. O. Bragstad
Mr. J. A. Thoresen
Mr. W. Fougiver
Mr. K. von Krogh

Rusia:

Prof. M. de Chatelain

Suecia:

Dr. F. Zoelly
Prof. W. Wyssling
Mr. H. Strokar
Mr. H. Stroar
Mr. A. de Montmollin

Suiza:

Mr. C. A. Rossander
Mr. E. L. Ericson
Mr. J. L. La Cour

Uruguay:

Mr. A. Masson

Mientras Jorge Newbery se encontraba en Alemania representándonos ante tan importante congreso, o preparándose para ello, el aviador francés Adolphe Pegoud llevó a cabo el 1 de setiembre de 1913, la ejecución voluntaria del primer "looping the loop" que se recuerda en el mundo, al mando de un monoplano Blériot con motor Gnome de 60 HP, maniobra que conmocionó al ambiente aeronáutico en todos los rincones de la tierra, por cuanto significaba ello una apertura audaz e imprevista en el terreno de la acrobacia aérea.

Siempre dentro de la materia, debemos agregar que la actuación del primer aviador que realizó el "looping" en nuestro país, coincidió con un hecho inolvidable en que se vio involucrado, al margen de su voluntad, nuestro Jorge Newbery.

Cuando llegue el momento volveremos sobre el tema.

Revisando documentación relacionada con la aeronáutica nacional de aquella hora, nos encontramos con que en el acta Nº 81 asentada en el Libro Nº 1 del Aero Club Argentino, suscripta el 23 de setiembre de 1913 mientras Jorge Newbery se encontraba en Europa, figura la



Fotografia tomada en Berlín durante el encuentro plenario de la Comisión Internacional Electrotécnica a que se refiere el texto. Jorge Newbery, marcado con una tenue cruz, ocupa el centro del grabado.

Foto: Archivo General de la Nación.

presentación de una nota cursada por la citada entidad a la Junta Central Recolectora de Fondos por la que se le reclamaba *"la suma de 13.800 pesos moneda nacional, en concepto de desgaste de material del parque aerostático, comprendidos globos, accesorios, aparatos científicos, etc., y si en realidad —agregaba— no existe la posibilidad de que dicha suma sea abonada por la Comisión, dado que ya terminó su cometido*



Jorge Newbery en Francia, a bordo de un Morane-Saulnier.

y carece de fondos, pasará al Ministerio de Guerra, quedando allí como deuda efectiva al Aero Club".

Dicho reclamo, cuyo análisis no es materia de nuestra competencia, se refería al desgaste producido al material por la actividad aerostática llevada a cabo hasta ese momento, en cumplimiento de los planes de estudios vigentes en la Escuela Militar de Aviación.

Volvemos a Newbery.

Especialmente invitado por los organizadores de un meeting aéreo programado en Europa por ese entonces, Jorge aceptó el ofrecimiento que le hicieron, de participar como piloto al mando en el vuelo de una escuadrilla que partiendo de la capital de Francia debía trasladarse hasta Reims; localidad ubicada a unos 100 kilómetros al E. NE. de París, para lo cual se le proporcionó un Morane Parasol con motor de 80 HP, similar a los pilotados por sus compañeros de ruta, los aviadores franceses George Legagneaux, Roland Garrós y León Morane, arribando todos sin novedad al aeródromo de Champagne que era el punto fijado como destino.

El vuelo realizado hasta allí, tenía por objeto la participación de los mencionados aviadores franceses en la disputa

Newbery en Reims durante la Copa Gordon Bennet





Para dicha prueba de aviación, Jorge Newbery actuó en calidad de jurado.

de la Copa "Gordon Bennet", cuyo nombre nos recuerda al periodista norteamericano Jacobo Gordon Bennet (1841-1918), director del "New York Herald", quien hizo de dicho diario uno de los mejores del mundo. También organizó expediciones científicas, una de ellas al Polo Norte y la segunda de Stanley al Africa, así como gran número de concursos literarios y deportivos, lo mismo que de aerostación y automovilismo.

El meeting aéreo al que veníamos haciendo referencia era de carácter anual, fue instituido en 1909 y por tradición se llevaba a cabo en el hipódromo de Reims (Francia) "en pleno país del buen vino champagne", donde el máximo galardón se lo adjudicaba quien cubría en menor tiempo veinte vueltas a la pista, lo que representaba un total de 200 kilómetros.

En el año que estamos transitando, 1913, las diversas pruebas programadas se llevaron a cabo durante los días 27, 28 y 29 de setiembre, resultando vencedor en la de velocidad el piloto francés Marcel Prévost, por cubrir en el menor tiempo el recorrido estipulado, que el veredicto de los jurados dio como de 59m. 45seg., a un promedio oficialmente declarado de 200,800 kilómetros horarios, lo que para la época se consideró récord mundial y deparó al ganador una recompensa efectiva de 25.000 francos.

En dicha oportunidad Jorge no intervino pese a su íntimo deseo, pero antes de tocarse el tema, ya las autoridades del evento le habían conferido el honor de nombrarlo miembro oficial del jurado llamado a otorgar los premios a los triunfadores.

Desde ya que tales concursos no constituían un simple pasatiempo, sino verdaderas justas en que se patentizaban claramente los resultados del esfuerzo, el estudio y la labor constante de aquellos pioneros, con miras a producir cada vez mejores, más veloces y más seguras aeronaves.

Después de actuar como jurado en las competencias llevadas a cabo en Reims, Jorge Newbery regresó a París, donde en consideración a sus brillantes ante-

cedentes, fue invitado a probar en Villacoublay tres aviones Morane-Saulnier recién terminados de construir para el ejército español, a fin de avalarlos con su autorizada opinión antes de procederse a su entrega, lo que trajo como consecuencia que España lo condecorara con la "Cruz al Mérito Militar con Distintivo Blanco de Primera Clase", considerada como la más alta distinción para personalidades civiles, tanto españolas como extranjeras, la cual se acompañaba en esa época con un certificado o cédula de concesión que firmaba personalmente Su Majestad el Rey Alfonso XIII.



En el aeródromo francés donde actuó como jurado, Jorge Newbery comenta las alternativas de las pruebas, con dos personas del ambiente aeronáutico.

En Villacoublay Jorge disfrutó también la dicha inmensa de volver a encontrarse con su viejo amigo el aviador español D. José Ortiz Echagüe, la actriz Lola Requena y conocer también al inspirado pintor valenciano D. Joaquín Sorolla y Bastida (1863-1923), quien se caracterizó por la luminosidad y brillante colorido de sus cuadros, contándose entre sus telas más famosas las que estaban relacionadas con la pesca y el mar, además de entre otras que cubrían aspectos sociales de tanta importancia, como las que llamó "Triste herencia" y "Trata de Blancas".

Pero Jorge voló no sólo en Villacoublay, sino también en los aeródromos de Buc, e Issy les Molineaux.

Otra de las finalidades comprendidas en el viaje de Newbery a Francia era entrevistarse con un argentino radicado en París: el señor Alejo Simón Tinao Planes (1883-1965) diplomado aviador en Etampes —Francia— a fin de interesarlo con respecto al vuelo en nuestro país de uno de los aviones más potentes y veloces de la época, el Nieuport M. IV, equipado con motor Gnome doble Omega, de 14 cilindros y 100 HP, que siendo propiedad de la Escuela Militar de Aviación, todavía no había sido puesto oficialmente en servicio, por aquello de *"peligrosos y comandos invertidos"*.

Antes de proseguir, corresponde aquí explicar que el señor Tinao Planes era, antes que nada, un egresado de nuestra lamentablemente desaparecida Escuela de Mecánica del Ejército, pero mientras estuvo en la Argentina se desempeñó como Jefe en los talleres del ingeniero Horacio Anasagasti, quien en 1910 lo envió a Francia para el estudio de las técnicas más modernas aplicables a los automotores, pero su fuerte inclinación por la aeronáutica, la buena voluntad de su mandante y las relaciones interpuestas por éste en Francia, le dieron inmediatas posibilidades para cursar la Fábrica y Escuela Militar de Francia en Villacoublay, ubicada a 14 kilómetros de París, de donde pese a la severidad de los estudios y estricta disciplina, egresó diplomado el 16 de junio de 1912.

Simultáneamente se especializó en motores Gnome y Clerget, más la puesta a punto de planeadores de la fábrica Nieuport, de Issi les Molineaux, llegando a ocupar en dicho establecimiento el lugar de los hermanos Carlos y Eduardo Nieuport, a la muerte de ambos, ocurrida prematuramente en accidente de aviación.

Allí lo conoció entonces el ingeniero Jorge Newbery, más exactamente en la casa de los importadores argentinos Sahores y Ojeda, lugar habitual de reunión para nuestros compatriotas en París.

Enterado Jorge Newbery de que Tinao Planes estaba comprometido con el gobierno de Siam para formar la Escuela Militar aeronáutica de dicho país, lo instó a que volviese a la patria para colaborar con él en la instrucción de militares argentinos en nuestra Escuela Militar de Aviación.

Tocado en lo más sensible de su comprensión, el señor Tinao Planes rechazó entonces la oferta rentada de la nación siamesa, formulada muy seriamente por su representante el príncipe Phya Bensayan, de Bangkok, y volvió a su país para colaborar incondicionalmente con quien se había mostrado tan interesado por rescatarlo y restituirlo al suelo venturoso de la patria.

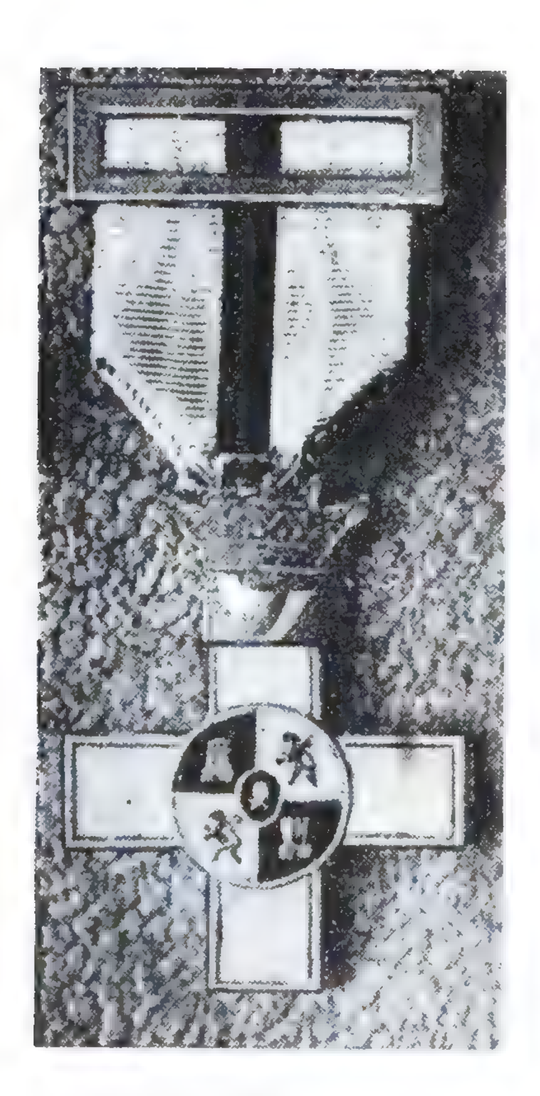
Nunca se sabrá qué argumentos empleó Newbery para que el señor Tinao Planes renunciara al deslumbramiento obnubilante de ofertas que hubiesen tentado a más de un "patriota", pero en sus palabras deben haber tenido cabida tantas y tan elocuentes expresiones de sentimientos y amor a la patria, que cualquier otra consideración en tal sentido la estimamos completamente de más.

A fines de setiembre de 1913 el señor Alejo Simón Tinao Planes regresó a nuestro país y de inmediato inició su cometido en favor de la aviación nacional, de manera que el 8 de octubre de ese año, después de poner a punto hasta el

mínimo detalle del Nieuport "Eduardo Castex", llevó a cabo su prueba definitiva de vuelo, dejándolo en perfectas condiciones para ser entregado al servicio.

La actividad posterior de este caballero merecería ser tratada mediante varios capítulos especiales que demandarían un espacio del que no disponemos, pero en cambio permítasenos sintetizar ideas y decir que en nuestra querida República Argentina existieron muchos Tinao Planes, de los que lamentablemente ni sabemos dónde están sus tumbas...





CRUZ DE PRIMERA CLASE

Condecoración española otorgada a Jorge Newbery.

CAPITULO LXXXII

A esta altura de los acontecimientos ya nadie ignora que Jorge Alejandro Newbery era un hombre de gran mundo, y como tal participó en París de reuniones sociales y cabalgatas llevadas a cabo éstas en el Bois de Boulogne, junto con representantes de la más distinguida aristocracia europea, donde puso de relieve sus dotes de caballero y hábil jinete, como antes de partir lo había hecho en los mejores clubes hípicos argentinos.

También asistió en Villacoublay, junto con el coronel Enrique Mosconi y el novelista y poeta argentino Leopoldo Lugones (1869-1938), a las exhibiciones ofrecidas por aviadores franceses, circunstancia en que Jorge voló junto con Audemars y Garrós.

Aprovechando que en la fábrica de los Morane-Saulnier actuaba como probador de aviones el eximio acróbata Eugène Gilbert, Newbery le solicitó que de serle posible lo ejercitara en acrobacia de alta escuela, a lo que el citado aviador accedió gustoso y en sucesivas lecciones prácticas lo introdujo en el mundo maravilloso de las maniobras más espectaculares.

El 19 de octubre de 1913 se inauguró en Saint Cloud el monumento erigido por el Aero Club de Francia, para conmemorar las experiencias de Alberto Santos Dumont como vanguardista de la locomoción aérea, acontecimiento al que, como era de esperarse, también concurrió Jorge Newbery.

Poco después, en la localidad de Dovin el aviador francés Audemars le ofreció su avión, con el que Newbery efectuó un notable vuelo acrobático ante las más altas autoridades galas y el ilustre precursor brasileño Santos Dumont, quien en un momento dado se adelantó para felicitarlo y expresarle sus esperanzas de poderlo visitar en el futuro, para compartir un vuelo *"en el cielo de su Buenos Aires..."*.

Así como sus condiciones de piloto extraordinario se pusieron más de una vez holgadamente de relieve, también tuvo Jorge Newbery la excepcional oportunidad de demostrar sus profundos conocimientos técnicos, ya que en el Instituto Eiffel de París pronunció una conferencia sobre los vuelos de altura, a la que asistieron los aviadores de mayor renombre y altas autoridades de los círculos científicos.

A nadie se le hubiese ocurrido imaginar que después de 130 años transcurridos a partir del primer "Montgolfier" tripulado, un joven argentino "del otro lado del Atlántico" se encontraría hablando del tema elegido, ante una audiencia asombrada constituida por los verdaderos padres de la aeronáutica, entre los que se encontraban, sólo por nombrar algunos, Luis Blériot, Henry Farman, Luis Bréguet, George Legagneaux, Roland Garrós, León Morane, Eduardo Audemars, Carlos Perreyón, Alberto Santos Dumont y por último el ingeniero francés Alejandro Gustavo Eiffel (1832-1923), no sólo constructor de la Torre que le dio renombre, cuyos 300 metros de altura resultaron ser la gran atracción de la Exposición Universal de París celebrada en 1889, sino también autor de un resumen de trabajos realizados en ámbitos aerodinámicos y estu-

dios sobre la hélice aérea, hechos en el Laboratorio de Auteuil.

Con respecto a la disertación de Jorge Newbery, los principales diarios y revistas de Francia, Alemania, Inglaterra y otros países, publicaron elogiosos artículos ratificados por los más importantes círculos científicos, que seguían con el mayor interés las expresiones de difusión aeronáutica de todo tipo.

mente a militares y civiles por causas muy especiales, y es otorgada junto con un Diploma firmado por "Le Grand Chanselier de la Legión D'Honneur" (El Gran Canciller de la Legión de Honor).

Como se sabe Jorge Newbery nunca participó pasivamente de rutinas tiránicas y como sus desplazamientos eran continuos, poco después se trasladó a Biarritz, importante ciudad de Francia



Jorge Newbery en Biarritz.

Como consecuencia de su proficua labor, el Aero Club de Francia solicitó le otorgaran a Jorge Newbery la Medalla de la Legión de Honor, recompensa instituida en 1802 por Napoleón Bonaparte (1769-1821), el mismo a quien el 18 de mayo de 1804 los poderes públicos le confirieron la dignidad imperial.

Dicho galardón es la más alta distinción francesa, que se concede única-

recostada en el golfo de Gascuña, cuyo balneario es muy concurrido gracias a su hermosa playa, e inmortalizada por el toque histórico que le dieron en 1862 y 1865 las entrevistas que llevaron a cabo allí, Napoleón III y Bismarck.

En ese lugar Jorge se reencontró con viejos amigos y compartió horas muy felices con quienes gustaban de las buenas compañías y del mar, así como se

distrajo y descansó dado que ambas cosas le eran también necesarias, aunque sin dejar nunca de lado aquella prestancia varonil, que invariablemente iba conjugada con su fina elegancia.

Cuando regresó a París se entrevistó nuevamente con Ferdet, a quien dio su conformidad por la marcha de los trabajos que le había encomendado, en relación con los motores Gnome y Le Rhöne.

Desde allí viajó a Alemania, donde lo estaba esperando nuestro ya conocido aviador Heinrich Lübbe, quien oportunamente lo llevó al aeródromo de Johannistal, donde lo invitaron a volar con un avión a su elección, cosa que realizó con el mayor agrado.

Pese a su importancia y extensión, la actividad de Jorge Newbery no se redujo en Europa a los límites de lo expresado, sino que en su carácter de Presidente del Aero Club Argentino, desarrolló también una notable tarea de divulgación de todo lo hecho y por hacerse en la República Argentina, transmitiendo en todos los casos esa sensación nunca desmentida de que su patria quería estar a la altura de las naciones más evolucionadas, de lo que naturalmente no se eximía la materia aeronáutica.

Como prueba concreta de tales aspiraciones, aquí en su patria lejana, el 6 de octubre de 1913, dio comienzo en la Escuela Militar de Aviación el segundo Curso, que fue dividido en grupos a saber:

1er. Grupo:

tenientes Agustín V. Varona y Edgardo Benavente.

Instructor: teniente 1º Raúl E. Goubat.

2do. Grupo:

tenientes 1º Juan M. Pueta y Pedro E. Campos.

Instructor: teniente 1º Aníbal Brihuega.

3er. Grupo:

tenientes Enrique Padilla y Elisendo Pissano.

Instructor: teniente Pedro Zanni.

A su vez los clases fueron divididos en dos grupos:

1er. Grupo:

Clases de la Escuela.

Instructor: teniente Carlos Giménez Krámer.

2do. Grupo:

Clases de la Armada.

Instructor: sargento Francisco S. Sánchez.

Tal como estaba resuelto por Orden del Día de fecha 1 de octubre de 1913, el 20 de ese mes se dio comienzo al curso de suboficiales del primer grupo, que estaba compuesto por el sargento 1º Ramón Alderete, sargento Segundo Gómez y cabo 1º Abraham Jalil.

Como si estuviesen escuchando la prédica de Jorge Newbery en Europa, en la Escuela Militar de Aviación se procuraba por todos los medios ampliar la preparación de todo el personal navegante, y en tal sentido, el teniente 1º Goubat alternaba las clases con ejercicios de pilotaje, navegación, observación aérea, reglaje del tiro de artillería y prácticas de bombardeo aéreo.

El primer experimento argentino de cooperación con la artillería mediante el empleo de aviones, fue llevado a cabo el 8 de octubre de 1913 en campos de Carmen de Areco, circunstancia en que la Escuela Militar de Aviación prestó su colaboración al Regimiento Nº 1 de Obuses.

Pocos días después, para satisfacción de todos pero especialmente del personal navegante, llegó al país el avión Rumpler-Eindecker equipado con motor Mercedes, fijo, de 100 HP, donado por la colectividad alemana que lo entregó a la Escuela Militar de Aviación el día 21.

El primer oficial que voló dicho avión fue el teniente Alfredo S. Agneta, por ser —como se sabe— quien estaba más familiarizado con su manejo.

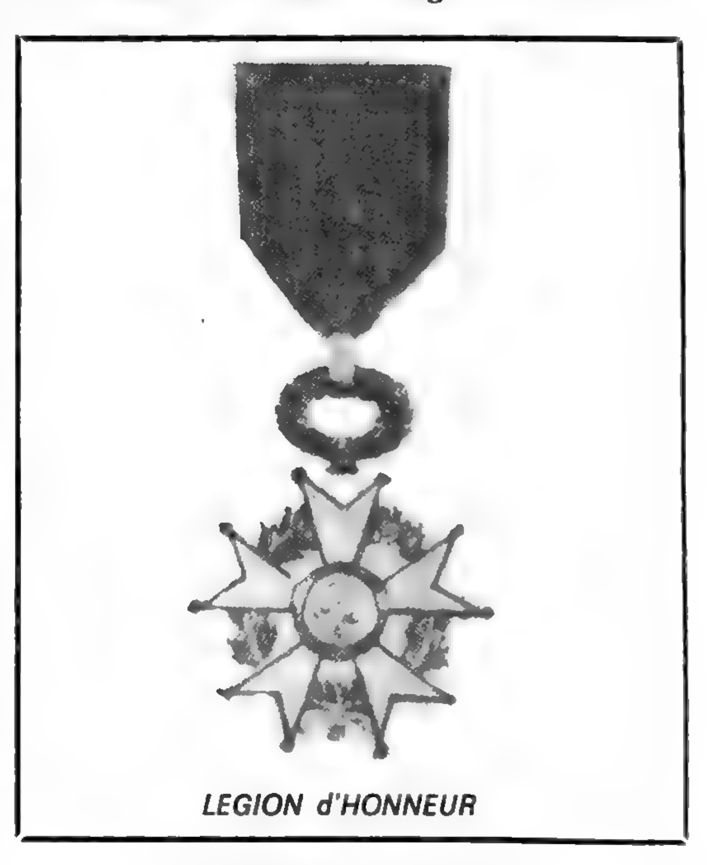
Acto seguido, el día 22 del mismo mes y año, se operó en dicho Instituto la

recepción del avión "Estudiantil", ceremonia durante la cual usaron de la palabra el señor Julio A. Noble, por los donantes y el teniente coronel Arenales Uriburu por la Escuela receptora de tan importante donación.

Pasamos ahora al ámbito civil, para enterarnos que el 23 de octubre de 1913, el presidente provisional del Aero Club Argentino, ingeniero Duclout, dio a conocer el informe de la comisión que había examinado el motor del aeroplano Maurice Farman, que de regreso de Rosario a cargo del piloto Benjamín Jiménez Lastra había sufrido un desperfecto, acordándose devolver dicho motor a la casa Farman, instalada en París, con copia del informe y pidiendo el envío de otro motor, a la vez que por nota separada se le encargaba al ingeniero Jorge Newbery que se encontraba en Europa, se ocupara del arreglo de todo ese asunto, para lo cual se le otorgaban plenos poderes.

Hacía ya un tiempo razonable que el señor Jorge Lubary había presentado al Ministerio de Guerra, un distintivo de su creación para ser utilizado en el uniforme por los aviadores militares, el cual constaba de un aro símil rueda, de cuatro rayos, la cual estaba esmaltada en la parte frontal de su periferia con los colores patrios, en cuyo frente y sobresaliendo un poco de su diámetro se entrecruzaban dos alas horizontales y una hélice bipala vertical.

Estudiado dicho emblema por las autoridades militares, se resolvió favorablemente su adopción y uso, determinándose por decreto del 10 de noviembre de 1913, que el mismo era aplicable al personal que prestaba servicios en la Aviación Militar y alumnos de la Escuela, así como también a "los ex alumnos del mencionado Instituto que hayan satisfecho la prueba determinada por el Reglamento de la Escuela y obtenido su brevet de piloto aviador militar", quedando facultados para usar en el costado derecho y a la altura de la tetilla, el emblema que se adoptaba por dicho decreto, cerrado con expresiones de agradecimiento al señor Jorge Lubary por su generoso donativo, que incluía el modelo y cuño, documento que llevaba al pie las firmas de PLAZA-Gregorio Vélez.


LEGION d'HONNEUR

El gobierno de Francia condecoró también a nuestro compatriota.



CAPITULO LXXXIII

Un importante decreto del gobierno argentino, aparecido el 12 de noviembre de 1913, señaló a la consideración pública la eficaz labor de los ingenieros Jorge Alejandro Newbery y Alberto Roque Mascías, mediante el otorgamiento de sendas distinciones que significaron en aquel momento y se proyectaron hacia el futuro, el testimonio de agradecimiento de la Patria hacia dos de sus hijos, que tan denodadamente habían luchado para implantar y difundir la aeronáutica en el país, acordándoseles el diploma de aviador militar con el derecho al emblema adoptado *"por la preparación que han demostrado, la cual llena ampliamente el programa exigido para obtener dicho titulo y en reconocimiento de los importantes servicios que tienen prestado, con desinterés y patriotismo, a la Escuela de Aviación Militar"*, cuya *Dirección —se agregaba— "extenderá los diplomas correspondientes que deberán serles entregados a los interesados con transcripción del presente decreto"*, que estaba firmado por el vicepresidente de la Nación en ejercicio del Poder Ejecutivo, Dr. Victorino de la Plaza y S.E. el señor Ministro de Guerra, general de brigada Gregorio Vélez.

Como es obvio, Jorge Newbery no pudo recibir de inmediato tan alta distinción que le acreditaba el Brevet Nº 1 de aviador militar, por hallarse en Europa, donde en esos momentos estaba a punto de realizar un vuelo a bordo del dirigible teutón "Hansa", nombre impuesto en homenaje a una antigua confederación de ciudades alemanas para el fomento comercial, la que llegó a ser una entidad tan poderosa, que aparte de poseer flota, ejército, tesoro y gobierno propios, monopolizó el comercio del Báltico y tuvo establecimientos en todo el Norte de Europa.

En esos momentos el "Hansa" operaba en Potsdam, capital del Estado de Brandeburgo, ubicada próxima al O.NO. de Berlín, oportunidad en que Jorge obtuvo experiencias e informaciones que se sumaron a su enorme caudal de conocimientos, hasta el punto de poder opinar después con bastante acierto y propiedad, con respecto a dicho medio de transporte aéreo.

Nos damos ahora una vuelta por el Tigre, revisamos la Memoria del año 1913 publicada por nuestro recordado "Sailing Club", donde nos enteramos que el hándicap vigente de Jorge Newbery, de esa temporada, fue de diez minutos para las diez millas, lo que da a entender que era ésa la ventaja que debía conceder en esa distancia a otros participantes, para que se equilibraran las posibilidades por ambas partes.

En ausencia de Jorge, Buenos Aires prosiguió evolucionando vertiginosamente, lo que está certificado en parte por la inauguración del primer servicio de tranvías subterráneos instalado entre las plazas de Mayo y Once de Setiembre, lo que ocurrió el 2 de diciembre de 1913.

Dicha mejora urbana fue tan bien recibida, que en el primer día de su libramiento al servicio, y para satisfacción de todos, viajaron 150.000 pasajeros, lo que significaba un digno premio para todos aquellos que confiaron en la innovación, entre los que se encontraba Jorge Newbery, por haberle tocado intervenir en la primera hora —como se recorda-

rá— en diversos aspectos técnico-administrativos del sistema.

Por ese entonces solían llegar reiteradamente a nuestro territorio, algunas noticias procedentes del otro lado de los Andes, para informarnos que el prestigioso y popular aviador chileno Clodomiro Figueroa, se ejercitaba en la práctica de vuelos de altura en persecución del mismo y anhelado objeto de Jorge Newbery, con lo que la travesía aérea de la mole andina en la región de las más altas cumbres, se estaba convirtiendo en una aspiración binacional que muy pronto apasionaría a ambos pueblos.

Vistos algunos reveses sufridos por Figueroa, los habitantes de Valparaíso le obsequiaron un Blériot con motor de 80 HP, con el que el esforzado aviador realizó varias tentativas a partir del 16 de diciembre de 1913, pero en todas ellas debió desistir a causa de las malas condiciones meteorológicas reinantes en el macizo.

Jorge Newbery era mantenido al tanto de estos hechos por su secretario privado D. Manuel Ramos Vivot, al igual que de todo aquello que en el terreno de lo personal, deportivo y/o profesional resultara de su incumbencia.

Habíamos dejado momentáneamente a Jorge en Alemania y en pos de sus pasos nos trasladamos ahora a Inglaterra, más precisamente a Hendon, ciudad ubicada en el condado de Middlesex, que con sus iguales de Kent, Essex y Surrey, prestan cada una un sector de superficie territorial sobre los que se asienta Londres, cuyo puerto de intenso movimiento comercial se extiende hasta la desembocadura del Támesis y es considerado como el primero del reino, en importancia.

Después de realizar algunos vuelos en Hendon, Jorge se trasladó al condado de Berkshire para visitar a sus familiares, con quienes había mantenido el último contacto personal en diciembre de 1898, cuando revistaba en la Marina de Guerra de la República Argentina, donde encontró el mismo cariño de hacía 15 años, salvo las inevitables ausencias de quienes no pudieron esperarlo, urgidos por el llamado del Señor...

Su regreso a Francia lo efectuó por vía marítima y una vez en territorio continental prosiguió por tren hasta París, donde entrevistado por algunos periodistas que deseaban conocer sus proyectos, les manifestó que antes necesitaba saber en qué niveles de rendimiento se encontraban los motores y las hélices que había encargado a los preparadores Ferdet y Chauviere, respectivamente.

Jorge empleó los días subsiguientes para realizar, dentro de la mayor reserva, vuelos de altura con aeronaves gemelas a la suya, a las que se le aplicaron sucesivamente sus nuevas plantas de poder y hélices diversas, llegando a la feliz conclusión de que los rendimientos alcanzados se adecuaban plenamente a sus propósitos, especialmente cuando empleaba el motor Le Rhône y una hélice de la que si bien no se mencionaba el diámetro, está debidamente documentado que era de 1,60 m de paso, con los que obtuvo performances que no fueron divulgadas.

Newbery y Legagneaux se habían hecho muy amigos y era común verlos juntos en el aeródromo, conversando sobre el tema que apasionaba a ambos: los vuelos de altura.

Aquella amistad fue creciendo a diario, hasta alcanzar tan altos planos, que en determinado momento el aviador francés le confió a Newbery que se estaba preparando para un inminente intento de altura, con miras a superar la máxima alcanzada en el mundo hasta ese momento con avión, registro que se encontraba en poder de su compatriota Edmundo Perreyón, quien el 11 de marzo de ese año se había elevado hasta 5.880 metros.

Desde ya que Jorge aceptó como lógico dicho propósito, por cuanto Legagneaux poseía sobradas condiciones pa-

ra ello y contaba con el material apto para lograrlo. Incluso lo alentó, prometiéndole hacer lo posible por estar presente el día de la prueba, para poder disfrutar la enorme satisfacción de ser uno de los primeros en felicitarlo.

Y esos sentimientos eran muy sinceros, por cuanto Jorge Newbery jamás había hablado de pujar contra nadie en materia de altura, sino alcanzar él la necesaria, que le permitiese encarar su intento con un margen lógico de seguridad, que estimaba encontrarlo en los 5.000 metros.

Por su parte Legagneaux, nunca habló de querer cruzar en vuelo la Cordillera de los Andes.

Planteadas así las cosas, el 28 de diciembre de 1913, a sólo una semana de iniciado el invierno europeo, y entendiendo el citado aviador francés que las condiciones deseadas estaban dadas para aspirar al éxito, despegó en un campo vecino a Frejus, ciudad de Francia ubicada en el departamento sureño del Var, cuya costa SE. está bañada en toda su extensión por la tibia caricia del mar Mediterráneo, e inició una vez más el duro camino de la fama, elevándose hasta una altura que después de las correcciones de rigor, quedó oficialmente establecida en 6.120 metros y homologada como récord mundial por la Federación Aeronáutica Internacional, que había tenido a su cargo la fiscalización de la prueba.

Y tal como se lo había prometido, Jorge Newbery fue uno de los primeros en acercarse a él para estrecharlo en un afectuoso abrazo.

París y el mundo se conmovieron ante la hazaña cumplida por Legagneaux, y páginas enteras de los periódicos se llenaron con el nombre y la imagen del triunfador, a quien sus íntimos amigos rescataron del fervor popular para homenajearlo lejos de toda sensación de ruido...

Cuando Jorge Newbery anunció que había reservado pasajes para iniciar su regreso a la patria en los primeros días de enero de 1914, sus allegados organizaron en su honor una fiesta que iba a desarrollarse en la casa particular de su amigo D. Alfonso Sidonia, ubicada en Saint Germain-En-Laye, lugar encantador que nunca habrá de olvidar quien haya visitado su notable museo de antigüedades; su magnífico bosque muy frecuentado por los parisienses y el histórico castillo que lleva el nombre de la ciudad, donde se firmaron tratados de tanta importancia como el de 1570 entre católicos y protestantes que puso fin a la guerra de religión; y el de 1679, por el que se restableció la paz entre Suecia y Francia, lo que le hizo decir a Jorge Newbery durante aquella inolvidable cena, que aparte del placer de hallarse tan gratamente acompañado, su visita a Saint Germain le había producido *"la inexplicable sensación de caminar envuelto por el aliento glorioso de la historia de Francia"*.

Al otro día fue abordado por los periodistas en el salón central del hotel en que se alojaba, e interrogado por un cronista de la difundida publicación —obviamente aeronáutica— "L'Aéro", formuló las siguientes declaraciones, que demuestran en forma acabada cómo y cuánto había estudiado la realización de la empresa, con respecto a la cual se lo estaba interrogando:

"La travesía de la Cordillera de los Andes que me preocupa desde hace largo tiempo, la considero como una prueba sportiva y científica a la vez, por lo tanto yo no quiero ir a la aventura ni tomar el asunto a la ligera.

"Fui a la Cordillera a estudiar sobre el lugar las condiciones atmosféricas y meteorológicas y mis observaciones, unidas a los estudios que se han hecho desde hace diez años, me demuestran que el período más favorable para intentar dicha empresa es el comprendido entre los meses de febrero a marzo, contando este último mes, principalmente, con los mejores días.

"Me será preciso elegir un día muy seco y en un estado atmosférico favorable, partiendo antes de la salida del sol. Los rayos de este astro en esa época son muy cálidos y bajo su acción los vapores concluyen elevándose después de las 8 de la mañana.

"Hacia el mediodía una bruma espesa vela la montaña y yo no quiero correr el riesgo de estrellarme contra un pico. Además a esa hora el viento sopla con mucha mayor violencia que en la madrugada.

"Partiendo de la Argentina tengo constantemente el viento de frente, lo que me facilita el ascenso. El régimen de los vientos en la cordillera es el de los contralisios que soplan del lado de Chile, siendo muy regulares.

"En cuanto a mi itinerario, será el siguiente: partir de la ciudad de Mendoza que se encuentra a 860 metros de altura sobre el nivel del mar y siguiendo luego el río Mendoza llegar a Las Cuevas cuya elevación es de 3.998 metros.

"Es ahí el límite de la frontera argentino-chilena, marcado por el Cristo de los Andes, cerca del cual pasa la vía férrea. En ese lugar se encuentra el punto culminante del viaje, siendo necesario recorrer 180 kilómetros para llegar a él.

"En seguida comienza el descenso hacia el lado occidental y volando 60 kilómetros sobre el río Aconcagua se llega a Santa Rosa de los Andes, situada a 810 metros sobre el nivel del mar.

"Allí me propongo hacer escala para continuar después el raid, si nada se opone, hacia la capital de Chile, situada a 70 kilómetros al Sur de los Andes. En este recorrido debo aún franquear una pequeña cordillera de 1.900 metros de elevación.

"En la primera parte del viaje me será preciso sobrepasar los 4.500 metros, para que no surtan efecto los remolinos al pasar por Las Cuevas, siendo mi intención ganar rápidamente altura en la partida para no fatigar demasiado al motor.

"Me he entrenado ya en mi país por medio de una serie de vuelos, en algunos de los cuales he llegado arriba de los 4.000 metros, para comprobar la forma en que mi aparato se desempeñaba en las altas capas atmosféricas.

"Y es después de estos ensayos que me he ocupado en hacer aumentar la presión de mi motor. (Quiso decir compresión.) He probado hélices desde 1m.50 hasta 1m.75, y creo que elegiré una hélice cuyas palas (decía la traducción) midan 1 metro 60" pero sin ninguna duda se refirió al paso.

A continuación agregó el articulista:

"La travesía de los Andes está pues, científicamente preparada, con toda la experiencia que puede tener un ingeniero que desde hace tres años practica la aviación, como un sport de placer y para dar nombre a la aeronáutica de su país".

Como es natural Jorge Newbery se encontraba todavía en París, donde por la mañana del 31 de diciembre de 1913 fueron convenientemente embalados los motores Gnome y Le Rhöne, al igual que las hélices, probadas en Villacoublay, más algunos elementos que detallaremos a su arribo a destino, con miras a embarcar todo ello en el mismo vapor con que aquél viajaría a Buenos Aires.

Liberado ya de todo tipo de tensiones, Jorge Newbery aceptó una amable invitación consistente en recibir al nuevo año, 1914, en compañía de la familia de la actriz Gilda Darty, con lo que cumplió a plena satisfacción ese aspecto social de su paso por Europa.

Apenas iniciado el nuevo año cargado de dramáticos presagios, Jorge Newbery dio los últimos pasos en tierra francesa, para dirigirse al embarcadero donde aguardaba el vapor "Lutetia", al que ascendió acompañado por familias de su amistad, autoridades civiles de las más diversas esferas y sus amigos los avia-

dores, algunos de los cuales ya lo eran desde su paso por la República Argentina.

Pero si bien todo ello representaba una emotiva alegría, su sorpresa mayor fue advertir la presencia de Heinrich Lübbe, quien informado de su partida había llegado expresamente desde Alemania para despedirlo *"y devolverle la cigarrera de oro de su pertenencia"*, en cuyo interior había hecho grabar las firmas de los más famosos aviadores europeos, *"para que al abrirla en cualquier lugar donde se encuentre, sienta revivir la presencia y el afecto de sus amigos..."*.

A continuación se sucedieron emociones y abrazos, a los que sólo pudo poner puntos suspensivos el ronco ulular de la sirena que parecía surgir de las entrañas mismas del "Lutetia", a cuyo bordo viajaría desde ese momento Jorge Newbery, ilusionado portador de una carga de esperanzas, nunca igualada.

Mientras la esbelta proa del vapor iba surcando las aguas en procura de la República Argentina, en nuestro país la más alta autoridad militar elevaba al Congreso Nacional, la Memoria 1912-1913 del Ministerio de Guerra, uno de cuyos pasajes más destacados decía refiriéndose a la moderna disciplina y sus forjadores, que ya formaban parte indivisible de las fuerzas armadas:

"Un nuevo y poderoso elemento de guerra ha incorporado el Ejército a su organismo con la Escuela Militar de Aviación, cuya existencia está definitivamente sancionada por la voluntad nacional, por los progresos de su desarrollo, por la eficiencia de los servicios que persigue y que justifican su razón de ser en todas las naciones y hasta por la sangre de su primer mártir.

"Es grato consignar al patriotismo, que la generosidad de argentinos y extranjeros ha determinado el nacimiento de esta Institución, llamada a jugar papel importantísimo en el futuro, y que el esfuerzo e iniciativa privada de grandes industrias hasta la acción estudiantil, emprendedora y fecunda, la han dotado con los elementos necesarios a su instalación y costeado sus aparatos que hoy forman un valioso material.



La cigarrera de oro con las firmas, cinceladas, de los padres de la aviación mundial, más las de algunas amistades que quisieron eternizarse en su afecto.

"Ella ha funcionado regularmente desde su fundación, y a pesar de su corta existencia ha sido ya causa, repetidas veces, para que la opinión se ocupe elogiosamente de su personal y del país.

"Semejantes resultados demuestran acabadamente la portentosa aptitud de este pueblo, para adaptarse a las conquistas modernas por extrañas a nuestro medio que parezcan, no son ni pueden ser, sin embargo, el fruto del acaso ni de la feliz y exclusiva disposición de la raza; ellos se deben en su mayor parte a la dirección técnica sabia, prudente y metódica; ejercida patriótica y desinteresadamente por los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías, quienes abandonando sus intereses privados en obsequio al país, se han constituido en instructores, profesores, primeros alumnos y hasta obreros de la Escuela; dejo cumplido justiciero anhelo, señalándolos a V.H. y a la consideración nacional.

"El sostenimiento de la Escuela será atendido en adelante con la partida que le asigne el presupuesto nacional. El Ministerio se propone completar su organización en el corriente año y crear en el venidero la flotilla de aviación cuyo proyecto está listo".

Volvemos ahora al "Lutetia".

Pese a las fiestas organizadas y llevadas a cabo a bordo para aplacar el tedio de la travesía atlántica, el espíritu de Jorge se mantuvo sumergido en ese mundo interior que bullía en su mente y en su corazón, a causa de la voluntaria persecución de una meta, que cada minuto de navegación le hacía suponer más realizable y próxima.

A él, que era tan comunicativo, se lo vio muy pocas veces alternar con otros pasajeros en reuniones de cualquier tipo, por cuanto había convertido su pequeño camarote en un laboratorio íntimo, donde entre mapas, libros, manuales, elementos de dibujo y apuntes, parecía transformarse por momentos en un moderno alquimista, buscando el talismán milagroso que tuviese la virtud de comunicarle el poder necesario, para poder superar en el momento propicio las altas cumbres nevadas, a cuyos pies aguardaban impacientes tenebrosos precipicios...

Con toda seguridad más de una vez Jorge Newbery se habrá preguntado cómo marcharían las cosas en la Escuela Militar de Aviación, a lo que nosotros le contestaremos desde aquí leyéndole la página 48 de la Memoria citada en párrafos precedentes:

"Esta Escuela creada bajo los auspicios de un movimiento patriótico, se ha desenvuelto con acción utilísima para el Ejército, formando pilotos militares y preparando personal de maestranza apto, que no existía en el país.

"En el mes de agosto del año pasado, terminó el primer Curso iniciado en noviembre de 1912, después de efectuados los exámenes que prescribe el Reglamento.

"La falta de recursos con que se ha tropezado en el desenvolvimiento del plan de estudios teórico-práctico, no ha sido obstáculo para que el objetivo de la Escuela se haya llenado, y en el corto tiempo que lleva de existencia, ha otorgado el título de aviadores a 12 militares y 3 civiles.

"La Escuela cuenta hoy con instructores egresados del primer Curso, que permiten su funcionamiento regular sin recargo para los profesores civiles, quienes contribuyeron con acción patriótica y desinteresada.

"Con la incorporación de tropa permanente a la Escuela, se ha creado la primera compañía de aeronáutica, constituyéndose así el primer núcleo de esta arma moderna.

"La actividad de la Escuela puede deducirse por el tiempo de vuelo que forma un total de 387 horas y 37 minutos, con 27.000 kilómetros recorridos.

"El personal de maestranza, mecáni-

cos, ajustadores, etc., formado en la Escuela, ha respondido plenamente a las necesidades a pesar de ser personal reclutado en el pais, sin conocimientos especiales sobre motores de aviación y construcción o reparación de aeroplanos.

"Bajo la dirección de la Escuela se han hecho reparaciones importantes a los aparatos Farman, Blériot y Bréguet; se han construido un Farman y un Blériot y actualmente se producen hélices para los aparatos, elementos que se destruyen fácilmente y que son de costo elevado.

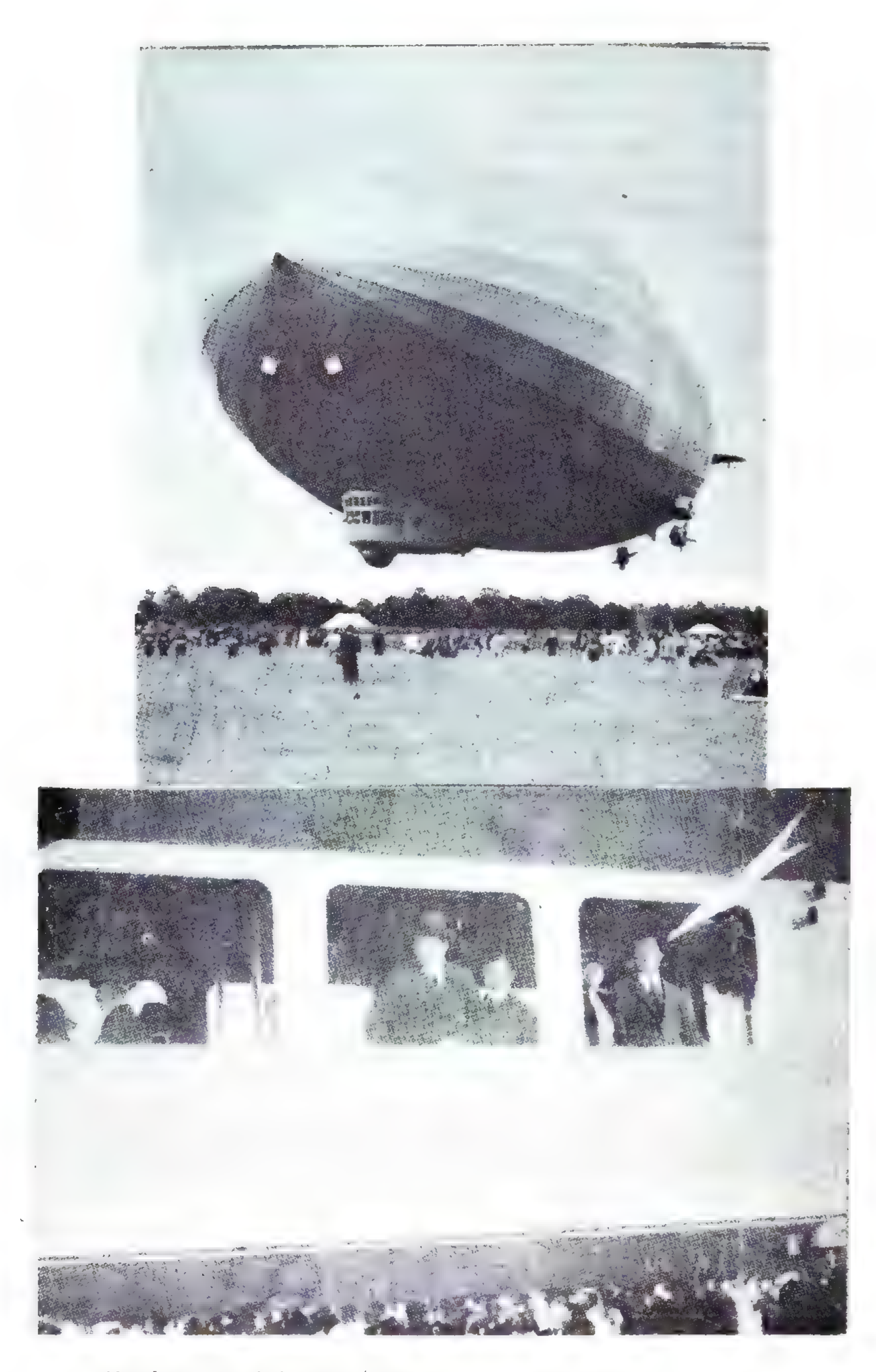
"En resumen, puede hacerse esta afirmación halagadora: que desde el primer año de vida, la Escuela dejó de ser embrionaria".

Nada más señor; salvo agregar que ésta es apenas una parte del fruto de su obra.





Jorge Newbery fue invitado especialmente por la dueña de casa, la actriz Gilda Darty sentada a su derecha, a la reunión familiar realizada para recibir el nuevo año 1914.



Newbery en el dirigible "Hansa" en la localidad de Postdam.

CAPITULO LXXXIV
AÑO MIL NOVECIENTOS CATORCE

El miércoles 14 de enero de 1914, a las 15.00 horas, atracó en el puerto de Buenos Aires el vapor "Lutetia" de la "Cie. de Navigation Sud Atlantique" —Reconquista 433—, a cuyo bordo regresaba al país, procedente de Francia, el gran ausente aeronáutico de los últimos meses, trayendo consigo una partida de material en la que se destacaban:

— *Un motor Gnome de 80 HP.*
— *Un motor Le Rhöne de igual potencia.*
— *Varias hélices de madera de distintos pasos y diámetros, producidas por Chauviére, aplicables a dichas plantas motrices.*
— *Repuestos para los mencionados motores.*
— *Un teléfono tubular de goma corrugada, combinado con cascos protectores para la intercomunicación en vuelo, entre el piloto y su pasajero o alumno.*
— *Varias hojas de un cierto material transparente utilizable para recubrir partes de alas y fuselaje a fin de aumentar el campo visual del piloto.*

Al día siguiente de su arribo, Jorge Newbery, Alberto Mascías, el teniente 1º Raúl Goubat y el teniente Pedro Zanni, debieron hacerse presentes en el Ministerio de Guerra, donde los aguardaba su titular, el general Gregorio Vélez, quien los había citado para hacerles entrega personalmente de los correspondientes diplomas e insignias de aviadores militares; a los dos primeros en cumplimiento de lo establecido por superior decreto del 12 de noviembre del año anterior y a los señores oficiales por haber satisfecho las exigencias reglamentarias, para hacerse acreedores al documento y emblema mencionados precedentemente.

Una vez cumplida esa breve ceremonia que no se había efectuado oportunamente por ausencia de Jorge Newbery, éste se ocupó personalmente de hacer trasladar su material recién importado, hasta el aeródromo de El Palomar, donde lo puso en manos de Gailliz para que comenzara de inmediato su tarea.

Minutos después le entregaron a Jorge Newbery un telegrama fechado en Villa María —Córdoba— remitido por Teodoro Fels, quien al tiempo que lo saludaba con motivo de su regreso, le hacía saber que se encontraba en gira con destino final Mendoza, previas escalas en Villa Mercedes y San Luis, importante ciudad y capital —respectivamente— de la hermosa provincia puntana.

Mientras tanto la Dirección de la Escuela Militar de Aviación propuso normas que fueron aprobadas por el Ministerio de Guerra, mediante las cuales se programaba la instrucción de la compañía aeronáutica perteneciente a ella y los correspondientes Reglamentos de: Aerostación y Aviación, Ejercicios de infantería, Tiro, Servicio interno, Servicio de Guarnición, Equitación, Conductor, Código de Justicia Militar, Moral militar, Servicios de la compañía y Gimnasia.

A poco de regresar del Viejo Mundo Jorge se reintegró a la actividad de vuelo en El Palomar, donde a bordo del Morane-Saulnier equipado ahora con su

nuevo motor Gnome, deslumbró a los presentes mediante la ejecución de maniobras magistrales que había aprendido y practicado intensamente en Francia.

Cuando parecía prepararse para aterrizar, el motor se detuvo repentinamente previa la emisión de un ruido extraño y sospechoso...

Después del impecable aterrizaje efectuado obligadamente con el motor detenido, el mecánico Gailliz comprobó que todo había sido provocado por la rotura de la válvula central de admisión de uno de los pistones del motor, lo que providencialmente no derivó en incendio, que era lo que solía ocurrir en



La imagen triunfadora de un hombre en su plena madurez.

Foto: Archivo General de la Nación.

casos semejantes, por cuanto la llama engendrada en la cámara de explosión retrocedía con total y absoluta libertad hacia el cárter, al quedar abierto el orificio que normalmente debía ser obstruido por la válvula.

El día 19 de enero de 1914 se cumplió el primer aniversario de la muerte del teniente Manuel Félix Origone, pero quedó elocuentemente demostrado que la fatalidad no había logrado borrar su respetada memoria en el corazón de ningún integrante de la aeronáutica argentina, que como un solo hombre reverenció su recuerdo en la forma merecida.

Teniendo en cuenta que ya se encontraba en el aeródromo de El Palomar todo el material traído últimamente de Francia, Jorge decidió que su mecánico cambiara el motor dañado por el Le Rhône nuevo, resolviendo simultáneamente regalarle su deteriorado Gnome a un grupo de entusiastas del vuelo mecánico, que incluso le estaba ayudando en esos momentos a resolver tan serio contratiempo.

El referido núcleo humano estaba integrado por Benjamín Jiménez Lastra, Felipe Madariaga, Gervasio Videla Dorna, ingeniero Héctor Fernández y su hermano Juan Antonio, quienes posteriormente consiguieron un Farman; lo arreglaron, le acoplaron el motor ya reparado y finalmente pudieron volar, con el agregado de que algunos de ellos obtuvieron después el carnet de piloto, firmado por el mismo Jorge Newbery.

Durante la ausencia de éste, la Dirección de Alumbrado había funcionado perfectamente bien a cargo de su hermano, el ingeniero Ernesto Newbery, no sólo por su capacidad puesta al servicio de la repartición, sino también por haber seguido al pie de la letra el ejemplo y directivas que le había dejado antes de partir, el titular del cargo.

No obstante, en su despacho lo esperaba documentación cuyo estudio y resolución dependían de él personalmente, de tal suerte que no le quedaba mucho tiempo disponible para ocuparse de sus intereses particulares.

Si a ello le sumamos entrevistas con directivos de varias instituciones en las que él jugaba importante rol, especialmente del Aero Club que presidía, recién podremos comprender por qué transcurrieron ocho días antes de volver a El Palomar el 25 de enero por la tarde, donde se encontró con Goubat, Brihuega, Zanni y dos alumnos del segundo curso, los tenientes Eliseo Ciriaco Pissano y Edgardo Benavente. Volaron estos últimos sucesivamente con el Farman, para mostrarle prácticamente el grado de instrucción alcanzado.

Luego Jorge Newbery ensayó en tierra, en presencia de todos los nombrados, el rendimiento de su nuevo motor Le Rhône al que su mecánico le había colocado una hélice de alto paso, con la que dicha planta motriz acusó con el avión estático, 1.180 r.p.m., rendimiento que, dada la característica especial de la hélice fue considerado óptimo.

Al día siguiente, 26 de enero, Jorge salió acompañado por su mecánico Gailliz, a fin de estrenar ese nuevo grupo motopropulsor y probar en vuelo el rendimiento de los teléfonos a que antes hicimos referencia, detalle éste de gran importancia dado que por primera vez a bordo de esa máquina, piloto y mecánico pudieron intercambiar opiniones en vuelo, sobre su funcionamiento y mejor aprovechamiento de sus características, todo lo cual se vio coronado por el éxito, si nos atenemos a la opinión de Newbery ratificada a continuación por Gailliz, en el sentido de que en vuelo horizontal el motor había alcanzado a girar sin gran esfuerzo a 1.220 r.p.m.

Las autoridades superiores en ningún momento dejaron de prestar debida atención hasta a los mínimos detalles de lo que ocurría en la Escuela Militar de Aviación, haciéndose eco inmediato, dentro de las posibilidades presupuestarias, de todos aquellos requerimientos indispensables para su mejor funcionamiento, de lo que da acabada prueba el

Boletín Militar Nº 3765 —1ª Parte— mediante un decreto del Ministerio de Guerra por el que se fijaba en 47 centavos diarios el racionamiento del personal de tropa de El Palomar.

Como preliminares de su proyectado vuelo a través de la Cordillera, el 28 de enero por la tarde, Jorge realizó una serie de ellos en calidad de entrenamiento, en el primero de los cuales tuvo por acompañante a un señor de su amistad, apellidado Martínez de Hoz.

Cuando la tarde iba tocando a su fin y las condiciones del tiempo hacían prever un rendimiento óptimo de su motor, Jorge Newbery realizó un interesante vuelo en el que con gran satisfacción alcanzó 2.400 metros de altura en sólo 10 minutos, cosa que registró un barógrafo Richards, que llevó a bordo del avión, al solo efecto de comprobar su funcionamiento.

A la alegría de saber que por fin se estaban dando las condiciones tan largamente anheladas para la concreción de su propósito, se sumó la que le produjo el ser informado de que el gobierno nacional le acababa de otorgar una importante subvención al Aero Club de su presidencia, por considerárselo *"Institución de utilidad pública"*.

El 31 de enero de 1914, el aviador Teodoro Fels que iba de paso hacia Mendoza, aterrizó en San Luis acompañado por el señor Guillermo Livingstone, donde tuvo la mala suerte de romper la hélice en un vuelo posterior.

Imposibilitado como estaba de resolver ese problema con los medios a su alcance, puso dicha situación en conocimiento de sus amigos radicados en Buenos Aires, entre ellos Jorge Newbery, quien de inmediato le remitió una hélice de su propiedad, con las características adecuadas, mediante la cual Teodoro Fels pudo proseguir su gira.

El 2 de febrero de ese mismo año, la Dirección de la Escuela convocó a dos representantes de la Dirección Técnica de dicho Instituto, los ingenieros Newbery e Irmscher, a fin de que supervisaran un ensayo de tiro aéreo en El Palomar, que tenía por objeto probar la aerobala concebida por el mayor Arturo Luisoni, allí presente, juntamente con el Director de la Escuela Militar de Aviación y varios oficiales de la misma, a los que se sumaba el capitán Máximo E. Venturino en representación del Ministerio de Guerra.

La demostración se llevó a cabo desde un avión Farman conducido por el teniente 1º Goubat, a quien acompañaba el teniente de artillería José María Miranda, encargado de lanzar el proyectil mediante un tubo metálico complementado por una tabla de tiro, tal como estaba ocurriendo en esos momentos en otras partes del mundo, mediante experimentos similares.

Una vez cumplida tan importante tarea, Jorge Newbery aprovechó para llevar a cabo con su Morane-Saulnier, algunos vuelos de altura, el más importante de los cuales fue aquel en que se elevó a 3.500 metros en 25 minutos.

Bien se advierte que en cuanto Newbery regresó de Europa inició *una carrera contra el tiempo*, dedicándose casi por entero a practicar ensayos de altura, pero había un sino adverso que parecía empeñado en oponerse tenazmente a que lograra su conocido objeto, ya que durante uno de esos vuelos de práctica llevado a efecto el 5 de febrero de 1914, cuando se encontraba a 2.400 metros alcanzados en 12 minutos y 30 segundos, debió suspender su intento por rotura de la varilla de acero que comandaba la válvula de escape de uno de los cilindros, la que por efecto de su rotación solidaria con la del motor, tendió a escapar tangencialmente y cortó a su paso un gran sector del capot de aluminio que cubría la parte superior del motor, arrancándolo de su sitio.

La fuerte trepidación originada por la causa aludida, obligó a Jorge a detener de inmediato el motor y como se encontraba sobre el pueblo de San Martín, prácticamente a la vista de El Palomar, inició un largo planeo recto de aproxi-

mación que le permitió llegar hasta el aeródromo y aterrizar sin novedad.

Por suerte, entre los repuestos traídos de Europa a fin de cubrir este tipo de eventualidades, Newbery contaba con lo necesario para reacondicionar el motor y su revestimiento, de manera tal que a los pocos días, salvo la aparición de graves impedimentos, su Morane podría encontrarse nuevamente en condiciones de reemprender el vuelo.



Jorge Newbery se apresta a partir con el Morane-Saulnier para efectuar una de sus acostumbradas pruebas de altura. Calcúlese cuál sería la potencia del motor, para que esta verdadera cadena humana, cuyo último eslabón, a la izquierda, era el ingeniero Ambrosio L. V. Taravella, tuviese que sostener la aeronave.

Y si decimos "reemprender el vuelo", es porque en la mente de Jorge la sucesión de todos sus vuelos constituía uno solo, extenso e indivisible vuelo que reconocía como única meta el cruce triunfal de la Cordillera de los Andes.

El 6 de febrero de 1914 se congregó en el local social del Aero Club Argentino, un grupo muy numeroso de socios convocados para efectuar una reunión, o tal vez sea más exacto decir una sesión general ordinaria, durante la que su presidente, Jorge Newbery, dio lectura a la Memoria correspondiente al año fenecido, aprobándose ésta y el balance correspondiente a igual período.

A continuación se eligieron nuevos miembros para la Comisión Directiva, llamados a reemplazar a quienes terminaban su mandato. Es decir; ése había sido el propósito de la sesión, pero la consecuencia real es que se reeligió por unanimidad la misma Comisión Directiva, excepto el Dr. Alfredo Lorenzo Palacios, quien se excusó de no poder continuar formando parte de la misma, pese al honor que ello significaba, en razón de que sus ocupaciones le impedían dedicarle —dijo— *"la atención que el cargo merece"*.

En su lugar fue designado entonces el ingeniero Carlos Irmscher.

Liberado momentáneamente de obligaciones rigurosas, el 9 de febrero de 1914 Jorge Newbery se trasladó a El Palomar para conversar con su mecánico Gailliz, a fin de informarse sobre qué

posibilidades existían para que a primera hora del día siguiente, siempre y cuando lo permitieran su avión y el tiempo, él iniciara un vuelo de gran altura para saber definitivamente y a ciencia cierta, si estaban dadas las condiciones para intentar definitivamente *"la gran empresa"*.

Con la opinión afirmativa de Paul Gailliz y el optimismo con que el Dr. Gualterio Davis le pronosticó buen tiempo, Jorge consideró llegado el momento para solicitar ese mismo día al Aero Club Argentino, la integración de una comisión fiscalizadora para supervisar su proyectado intento, en representación de la Federación Aeronáutica Internacional.

En atención a lo solicitado se designó a los ingenieros Horacio Anasagasti y Carlos Irmscher como fiscales de la prueba, que de resultar exitosa sentaría las bases necesarias para garantizar la continuidad del magno esfuerzo.

El Aero Club Argentino disponía también de los medios técnicos necesarios para testimoniar fehacientemente el logro del aviador, consistente en un barógrafo marca Richards, que llevaba para su identificación el número 66.774.

De acuerdo con lo convenido la noche anterior, antes de las cinco de la mañana del día 10 de febrero de 1914, todo estuvo listo en El Palomar para que Jorge iniciara la prueba.

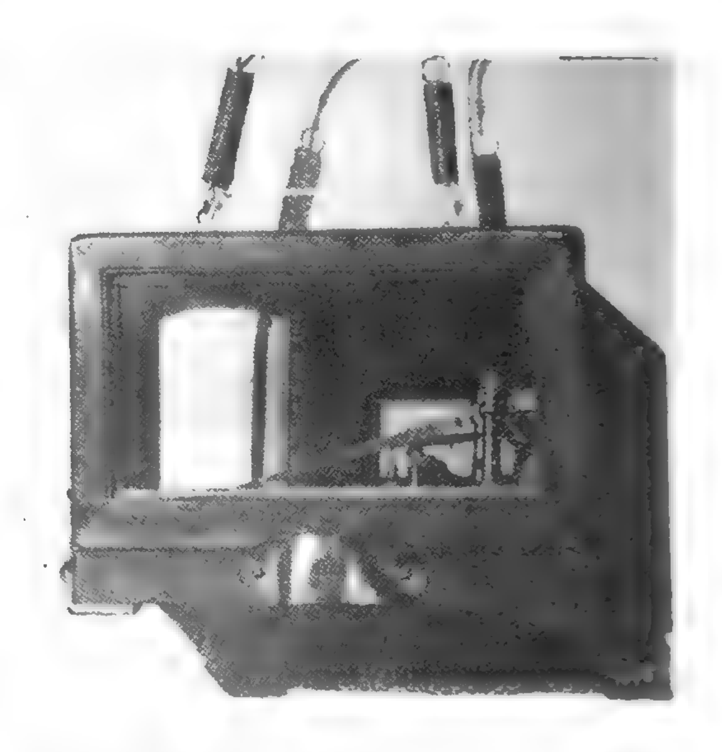
Se encontraban presentes varios periodistas, un grupo de oficiales de la Escuela, su hermano Ernesto, su secretario privado Ramos Vivot, su entrañable amigo Benjamín Jiménez Lastra, soldados destinados en el referido Instituto aeromilitar y varios simpatizantes que no quisieron perder la oportunidad de ser testigos de algo que prometía resultar un hecho de capital importancia.

También estaban allí los mecánicos que con todo desinterés y entusiasmo secundaban a Gailliz, en la seguridad de que ahora sí, *estaba por pasar algo*...

Poco después, el motor equipado con hélice de 2,50m de diámetro por 1,60m de paso fue puesto en marcha. Una vez alcanzado su ritmo normal de vueltas y probada su tracción para determinar si estaban dadas las condiciones para proceder al lanzamiento del aparato, se lo detuvo un instante para recargar los tanques hasta sólo 120 litros de nafta y 30 de aceite, a los efectos de que la aeronave pudiese desarrollar sus máximas posibilidades de ascenso, en concordancia con una adecuada aunque muy ajustada autonomía.

Mientras los fiscales se ocupaban de instalar el barógrafo en un lugar apropiado del avión, Jorge se vistió convenientemente como para soportar el frío que por experiencia sabía que iba a encontrar en las alturas, para lo cual se colocó ropa interior larga y de abrigo, mientras que por la parte exterior lucía pantalón oscuro con tenues rayas verticales más oscuras todavía.

Completaba la parte superior de su atuendo, un saco negro de cuero, de corte derecho, con cuatro botones, de cuyo punto más alto asomaba el grueso cuello de una tricota negra tejida en lana.



Barógrafo que registró el 10 de febrero de 1914, la altura máxima alcanzada por Jorge Newbery a bordo de su aeroplano Morane-Saulnier.

Calzaba un cierto borceguí de caña corta y para abrigarse la cabeza se pasó por sobre ella una bufanda de lana que anudó debajo de la papada, colocándose por encima de todo un casco de cuero cuyos laterales unió abajo por sobre el lazo de la bufanda, que a último momento levantó hasta la nariz para cubrirse el mentón y la boca.

Remataba su equipamiento un juego de antiparras con viseras independientes, que no fueron suficientes para obstruir la dulzura indefinible de aquellos ojos claros, mientras que un pañuelo blanco sobresalía de entre la abotonadura del saco, a la altura del pecho, como para tenerlo más a mano.

Cuando ascendió al avión, el mecánico Paul Gailliz le ayudó a ajustarse el cinturón de seguridad y recién entonces Jorge Newbery se colocó los guantes de cuero.

En esta oportunidad no se instaló en el avión el equipo especial para que llegado el caso el piloto pudiese respirar oxígeno, como una demostración más de la confianza enorme que Jorge le tenía a sus aptitudes físicas.



El 10 de febrero de 1914, todavía bajo los efectos del frío soportado en su máximo vuelo de altura, Jorge Newbery se apresta a descender del Morane-Saulnier que por fin le había brindado tan grande satisfacción.

Todos estaban pendientes de cada uno de sus movimientos y por lo mismo pudieron ver cómo en determinado momento Jorge le hizo con la cabeza un gesto afirmativo a Gailliz, que lo miraba atentamente con ambas manos colocadas sobre una de las palas de la hélice, quien como respuesta la impulsó veloz-

mente y el motor se puso en marcha, provocando remolinos de polvareda que revolvieron las cabelleras de los colaboradores que sujetaban al avión ansioso de abandonar una vez más su contacto con la tierra.

El sol no se había asomado todavía y una bruma blanquecina se recostaba somnolienta sobre la línea indefinida del horizonte, cuando exactamente a las 5.15 horas Jorge Newbery levantó un brazo, que era la señal convenida para que lo soltaran y entonces el avión quedó librado a la plenitud de su potencia, perdiéndose de vista entre las nubes a los pocos minutos, en pos de una meta que más bien parecía una quimera.

....

En tierra la tensión nerviosa de todos los presentes era muy grande, pero felizmente la organización espontánea de un match de box entre el teniente Enrique Padilla y Benjamín Jiménez Lastra, arbitrado por el ex campeón sudamericano, el ingeniero pugilista Ernesto Newbery, hizo más llevadera la expectativa que minuto a minuto había ido invadiendo el espíritu de los concurrentes.

Por fin, sin vencedores ni vencidos, la decisión del árbitro determinó que el match de box había concluido empatado...

Con reiterada asiduidad los fiscales y cronometristas designados para supervisar el vuelo controlaban sus relojes y hasta llegaron a consultar a Gailliz sobre la autonomía real del Morane-Saulnier, obteniendo respuestas precisas que nunca se sabrá hasta qué punto los convencían.

Poco después de las siete de la mañana se divisó a lo lejos la inconfundible silueta de un avión que procedía del lado Sud del aeródromo, y mientras unos se mostraban alborozados imaginando el regreso de Jorge, los más cautos fueron pesimistas, en el sentido de que técnicamente el tiempo de vuelo transcurrido hasta ese momento no podía haberle alcanzado al Morane-Saulnier para tomar demasiada altura.

Cuando el avión estuvo más cerca del campo todos se aprestaron para correr a recibirlo, mas de pronto alguien advirtió que dicha aeronave no era el Morane, sino la que conducía el teniente 1º Brihuega, quien sin advertirlo los presentes abocados a la partida de Jorge, había salido muy temprano con destino a La Plata y regresaba con éxito, ya que con ello había cumplido la última exigencia contenida en los planes de vuelo para hacerse acreedor al ansiado título de Aviador Militar.

Después de saludar y felicitar al referido oficial, todos volvieron a su actitud expectante, mientras algunos mecánicos se justificaron y marcharon hacia sus respectivos hangares y talleres para dar cumplimiento a sus tareas habituales, sólo en el aspecto material, por cuanto sus pensamientos no podían sacudir los aleteos entremezclados de coros triunfales y presagios lúgubres.

Por fin, cuando los relojes acusaban plazos agónicos para el éxito del intento y la conjugación de tiempo y espera hacía suponer el posible fracaso de la prueba, se dibujó a lo lejos, sobre el fondo celeste del cielo, la silueta inconfundible, ahora sí, de un avión que no podía ser otro que el de Jorge Newbery.

Tres horas y doce minutos habían transcurrido desde su partida hasta que aterrizó. No se sabía si triunfador o no, pero lo cierto era que de nuevo se encontraba sano y salvo entre nosotros.

Como tocada por un estoque paralizante, toda la actividad cesó automáticamente en la Escuela Militar de Aviación y en el ámbito del Aero Club adyacente, circunstancia en que todos los que pudieron hacerlo echaron a correr hacia aquel avión, que más que a un aviador parecía traer de regreso a una esperanza.

Jorge regresó aterido y hablaba más mediante señas que con palabras, pero sonriendo.

La primera persona que tomó contac-

to con Jorge Newbery en esos momentos fue el soldado conscripto Francisco Adolfo Beltrame que se desempeñaba como ayudante del mecánico Gailliz, quien arrimó la escalera de madera que apoyó al costado del avión, subió por ella para desatar el cinturón de seguridad que sujetaba a Newbery y finalmente le ayudó a descender del aparato sobre el cual ya le había entregado el casco y la bufanda, no así las antiparras que Jorge había deslizado hacia abajo dejándolas colgadas sobre el pecho.

Como dijo el recordado periodista aeronáutico D. Juan Francisco Zuanich, refiriéndose a Jorge Newbery, éste tenía en aquel momento *"aceleración cardiaca, respiración oprimida, zumbido en los oidos y frio intensísimo por haber soportado trece grados centígrados bajo cero. El tanque de nafta —agregaga— había comenzado a perder y una molesta gotera desarrolló su acción sobre su pie izquierdo hasta dejárselo insensible"*.

La admirable contextura atlética de Jorge Newbery, según la respetada opinión de D. Antonio de Biedma, le había permitido aunque con gran penuria, soportar los efectos de la escasa presión atmosférica, el marcado déficit de oxígeno y la baja temperatura, así como permanecer 2 horas —de las 3h. 12m. que duró aquel vuelo— sobre los 4.000 metros.

Con el mayor cuidado el soldado Beltrame le ayudó a Jorge a descender del aparato, mientras los señores fiscales Irmscher y Anasagasti, ayudados por Gailliz, retiraron el barógrafo que habían instalado en el avión y procedieron a su lectura, comprobando con inmensa emoción y alegría que la altura delineada en la faja barográfica alcanzaba a ¡6.225 metros!, con lo que, de oficializarse, superaría el registro mundial establecido por George Legagneaux en Francia, el 28 de diciembre de 1913, con 6.120 metros.

Después de verificar cuidadosamente ambos fiscales la regularidad de los sellos y el estado normal del barógrafo en todos sus aspectos, el mismo le fue entregado al Dr. Gualterio Davis, jefe de la Oficina Meteorológica Nacional y profesor de la materia en la Escuela Militar de Aviación, quien después de realizadas las consideraciones técnicas y las verificaciones de rigor, que le demandaron 24 horas, adjudicó como oficial la altura corregida de 6.110 metros, información que se remitió con la mayor premura a la Federación Aeronáutica Internacional, a todos sus efectos.

Al ser homologada dicha altura, Jorge Newbery quedó ubicado a sólo DIEZ metros de diferencia por debajo del récord mundial, cosa de la que jamás hizo objeción alguna, pese a los cantos de sirena y a las merecidas felicitaciones que le fueron remitidas desde muchas partes del mundo.

No se había disipado aún de las manos de Newbery el afectuoso calor de sus amigos, y ya estaba redactando el telegrama que bajo el Nº 3199 y con fecha de ese mismo día, despachó por Correo a las 17.10 hs. con destino a Fels que se encontraba en Mendoza, mediante el cual le decía:

"Recibí su cariñosa carta y le agradezco verdaderamente su ofrecimiento en retribución de lo poco que hice por usted.

"Le deseo mucho éxito y como proyecto viajar a ésa a fines del corriente mes será probable que nos veamos allí.

"Hoy realicé un buen vuelo que me adjudicó el récord mundial de altura. Saluda afectuosamente

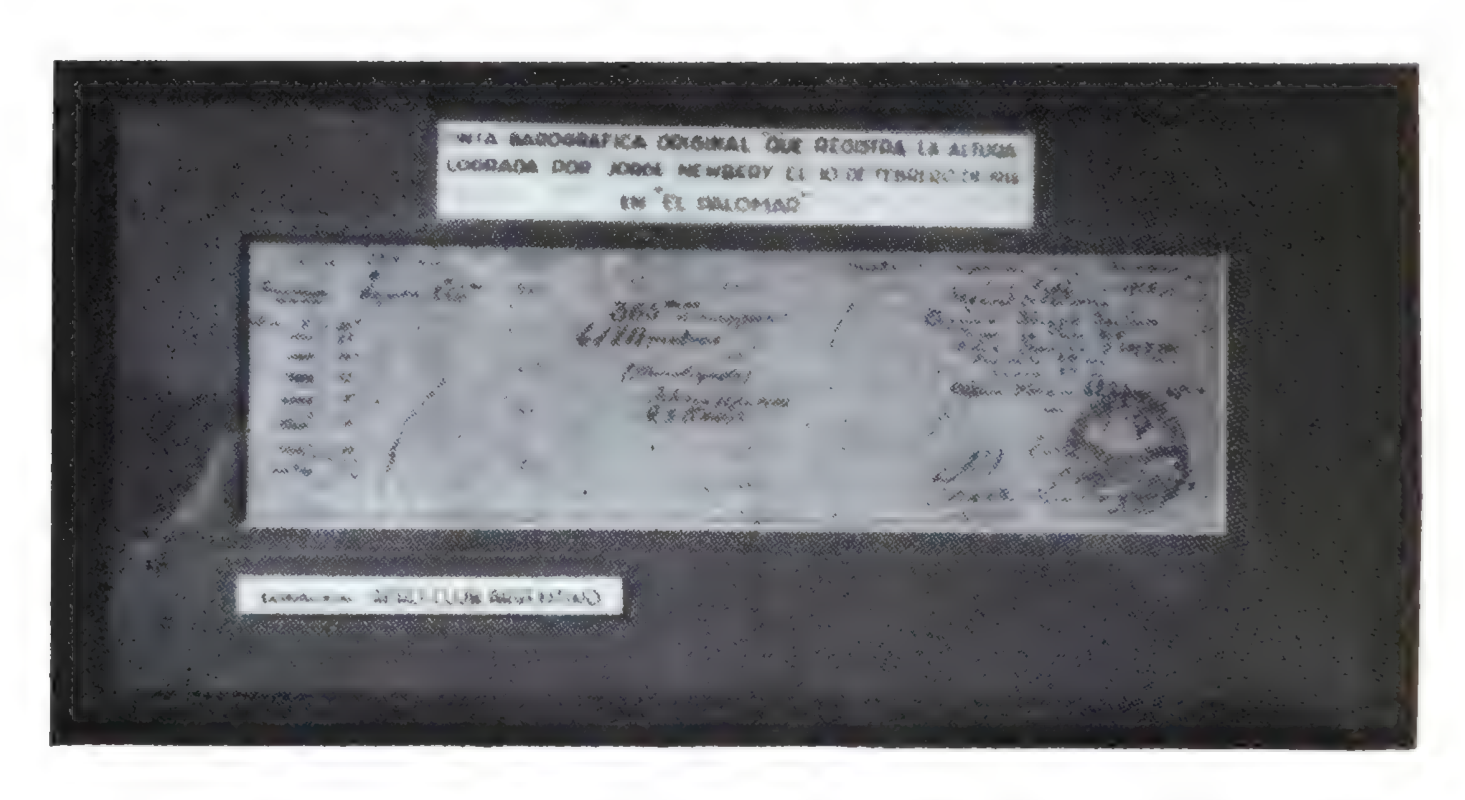
Firmado: Jorge Newbery".

Téngase en cuenta que la parte final del telegrama alude a un récord mundial, por habérselo reconocido así, de primera intención y con idéntico criterio, ambos fiscales, basados en la lectura directa de la faja barográfica, pero como ya se aclaró, la interpretación técnica posterior dio otro resultado, que en nada empañaba la real magnitud del éxito alcanzado.

En conocimiento de la hazaña cumplida por Jorge Newbery, el teniente Francisco Torres, que como se recordará colaboró con las damas mendocinas para reunir fondos con que comprar un avión con destino a la Escuela Militar de Aviación, propuso al Aero Club Argentino la acuñación de una placa de oro, recordativa de un hecho tan importante para la aviación mundial, a los efectos de ser colocada en lugar visible del Morane-Saulnier utilizado en la prueba, a fin de rendirle con ello a Jorge Newbery un aniversario de su lamentado fallecimiento.

Antes de finalizar ese día 12 de febrero de 1914, Jorge recibió varios telegramas de congratulación por su reciente registro de altura, entre los que se destacaba el que le remitieron desde Francia los constructores de su avión, los señores León Morane y Maurice Saulnier.

Mientras Jorge Newbery se encontraba presente en el acto de homenaje a la memoria de Eusebione, la capital emo-



El original de este documento gráfico se conserva en el Museo Nacional de Aeronáutica.

justo y merecido homenaje; lo que se llevó a cabo por medio de las adhesiones que recibía a diario la Secretaría de la mencionada entidad aerodeportiva.

Como si nada importante hubiese ocurrido en su extraordinaria vida deportiva, dos días después, con esa naturalidad que como un sello distintivo iba impresa en todos sus actos, asistió al homenaje que la aviación toda tributó a la memoria del malogrado aviador Lorenzo Eusebione, al cumplirse el primer cional de la patria palpitaba en el corazón de Cuyo, por cuanto en ese mismo momento el país todo pagaba en parte al Padre de nuestra nacionalidad, su deuda eterna de gratitud mediante un himno de bronce erigido sobre rocas, que eran exactamente las mismas que apenas un siglo antes habían contemplado absortas su paso venturoso, al son de inaudibles marchas triunfales, que las celestes trompetas del cielo ejecutaban con aires de libertad.

Y como la aeronáutica no podía estar ausente en el magno acontecimiento que significaba la entronización del Altar Mayor del Ejército de los Andes en el mismo corazón de Cuyo, dos de sus integrantes, el siempre recordado aviador Pablo Teodoro Fels y don Mario Casale, le decían al pueblo de Mendoza, mediante el lenguaje venturoso de sus alas, que toda la aviación estaba representada allí para servirla y reverenciarla, el primero de ellos con el Morane-Saulnier de su propiedad, que por un motivo insospechado habría de quedar inscripto para siempre en los anales de nuestra aeronáutica.

Durante la sentida ceremonia de dicha inauguración, el teniente general Rufino de Ortega, padre del gobernador de Mendoza, custodió personalmente la gloriosa Bandera de los Andes.

Volvemos a Buenos Aires y nos encontramos con otro hecho de público conocimiento que tuvo por primer actor a Jorge Newbery y que realza todavía más su figura popular y señera, al rechazar un premio instituido por la "Compañía Argentina de Tabacos", la que mediante uno de sus representantes, el señor Alberto I. Linares, le ofreció en el Círculo de Armas, consistente en la cantidad de 50.000 francos y un valioso objeto de arte, para ponerlo por intermedio del Aero Club de su presidencia, *"a disposición del primer aviador que cruzara en vuelo la Cordillera de los Andes"*.

Tal vez por sentirse aludido, Jorge Newbery manifestó que tal recompensa frustraría la empresa técnica y científica a que él aspiraba, dado que materializar ese propósito traería aparejadas dificultades por competencias que no llenarían los fines de tales objetivos.

El proponente de dicha oferta comprendió ampliamente la clara actitud de Newbery y entonces retiró la recompensa, pero entregó 30.000 francos del total al diario "La Nación" para otorgárselos a aquella persona que sobresaliera en algo durante ese año.

Esto demuestra que Jorge Newbery procedía con total renunciamiento a cualquier interés personal, con lo que una vez más prestigiaba al ser argentino, ante propios y extraños.

El 14 de febrero, Jorge fue llamado por teléfono desde El Palomar por su mecánico el señor Gailliz, quien le manifestó que de acuerdo con lo conversado había reparado ya la pérdida de nafta que tanto le había molestado —y preocupado— durante la ejecución de su vuelo de altura realizado hacía menos de una semana.

Ante la inmediata proximidad de la temporada más propicia para llevar a cabo su intento de cruce, Jorge se trasladó al día siguiente hasta el aeródromo a fin de darle a su mecánico las últimas indicaciones que hacían al tema, y cerciorarse personalmente del resultado de las reparaciones efectuadas. Tras su verificación *de visu* realizó un breve vuelo de 15 ó 20 minutos, durante el cual comprobó que todo estaba en orden.

A partir de ese momento Jorge Newbery no volvió a volar con dicho avión, que dejó al cuidado de Gailliz en las instalaciones del Aero Club Argentino ubicadas en El Palomar, e inició los correspondientes trámites para viajar a Mendoza una semana después.

Cuando desde el aeródromo regresó a la Capital se dirigió a la Dirección de Alumbrado, encontrándose con la grata sorpresa de que su amigo Benjamín Jiménez Lastra lo estaba esperando, por cuanto ya se había comprometido a acompañarlo a la provincia cuyana y quería ultimar el tratamiento del tema.

El visitante tenía en sus manos, enrollado, un ejemplar del Nº 801 de la revista "P.B.T." aparecido el día 7 de ese mes de febrero, en la que se había publicado un aviso comercial a página entera, que después de los saludos de rigor dio a leer a Jorge Newbery, quien al pasearle una mirada esbozó una sonrisa que no pudo ocultar su contrariedad.

Cuando se retiró de su despacho, presa todavía de ese estado de ánimo, le remitió un telegrama a Teodoro Fels, cuyo contenido era el que sigue:

"Me dicen que se está preparando para hacer la travesía de los Andes en aeroplano y como yo proyecto irme en estos días con idénticos fines, como es público y notorio, le quedaré sumamente agradecido me conteste si es cierto lo que dicen, para suspender mi viaje hasta conocer el resultado del suyo. Le estrecha cordialmente la mano Jorge Newbery".

La contestación inmediata de Fels mereció de Newbery la siguiente respuesta, enviada por telegrama Nº 6056 del 18 de febrero de 1914 a las 18.40 horas:

"Acabo de leer su telegrama y no esperaba otra respuesta, siendo de un caballero como es usted.

"Le agradezco todo lo que me dice, esperando poder saludarlo personalmente en breves días, pues he proyectado viajar para ésa el sábado, sin aparato. Sólo voy a elegir punto de partida. Lo saluda cariñosamente su amigo Jorge Newbery".

Ese mismo día, Jorge fue informado por un miembro de la Comisión Directiva de la Sociedad Sportiva Argentina, que el aviador suizo John Domenjoz, recién llegado al país, ofrecería en el campo de dicha entidad la primera exhibición de "looping the loop", maniobra acrobática de la que sólo se tenían referencias aquí, a raíz de lo realizado en Europa por Pegoud a fines del año 1913.

En respuesta a la gentil invitación agregada al informe, el 20 de febrero de 1914 Jorge Newbery se hizo presente en dicho estadio a fin de presenciar aquella demostración, que como pocas era aguardada ansiosamente por un público numeroso, que deseaba presenciar por primera vez lo que se había anunciado como el "círculo de la muerte".

Desde bastante antes de llegar Newbery, se encontraban en el lugar los aviadores Cattáneo, Castaibert, Zanni y muchos otros, así como los periodistas Zuanich, Rongo y Borcosque, quienes comentaban animadamente las últimas novedades ocurridas en el ámbito aeronáutico mundial.

Cuando fue advertida la presencia de Newbery, muchos de los circunstantes se agruparon a su alrededor dirigiéndole preguntas relacionadas con su inminente partida hacia Mendoza, a lo que contestaba con la cordialidad que le era habitual, pero de pronto se le desdibujó su permanente sonrisa para decirle a sus más íntimos y a los periodistas:

"He visto y habrán visto ustedes en la revista P.B.T. el anuncio insertado por una firma comercial que tanto ha hecho en favor de la aviación.

"Es un aviso que en un espíritu supersticioso tendría influencia considerable y peligrosa, el cual contiene dibujado un aeroplano donde se leen encolumnados estos nombres: Origone, Eusebione, Arzeno, Newbery, Fels, Mascías . . .".

Se hizo un silencio profundo. Los tres primeros de la lista habían fallecido en sendos accidentes de aviación y la preocupación de todos era también la de Newbery, quien más sereno añadió:

"¡Caramba!, ¡ya pudieron separar con una raya o de cualquier otra manera los nombres de los muertos del de los que vivimos!

"Así —agregó— leída de corrido parecería una lista necrológica, trazada de acuerdo a un orden cronológico . . .".

Tras una breve reflexión murmuró: *"¿Me tocará a mí el turno ahora?".*

La fiesta aérea se llevó a cabo de acuerdo con lo programado y John Domenjoz obtuvo un éxito resonante.

Por la noche, a invitación del Dr. Benito Villanueva, Jorge Newbery se dirigió al domicilio particular de éste, ubicado en la Avenida Quintana Nº 488, de

la ciudad de Buenos Aires, quien enterado de sus propósitos inmediatos le rogó aceptara —y le entregó— una carta destinada al Gobernador de Mendoza, Dr. Rufino Ortega (hijo), en la cual le manifestaba textualmente:

"Mi distinguido Gobernador y amigo:

"Tengo el gusto de presentarle a nuestro compatriota Jorge Newbery, del cual no necesito darle mayores antecedentes.

"Va a ésa con el objeto de arreglar lo necesario para la travesía de los Andes en aeroplano.

"Mucho le agradeceré las atenciones que tenga con él.

"Su affmo. amigo

Firmado: Benito Villanueva."

Al día siguiente, 21 de febrero, Jorge le remitió a la Empresa patrocinante del espectáculo y también del aviso en cuestión, la siguiente nota:



Jorge Newbery con su mecánico Gailliz, en El Palomar, antes de viajar por tren a Mendoza a fin de ultimar los detalles para su intento de cruce cordillerano en vuelo.

"Estimados señores:

"Con el consiguiente desagrado he

visto en una revista el aviso que publican como reclame de la apreciada casa de ustedes.

"Lamento que hayan incluido mi nombre en la lista de aviadores fallecidos, haciéndome figurar en el aviso, inmediatamente después del último caído en aras de la aviación.

"Además me desagrada que mi nombre aparezca como elemento de reclame.

"Saludo a ustedes con mi consideración más distinguida.

Firmado: Jorge Newbery".

Sin esperar la contestación que pudieran darle a su mensaje, a las 15 hs. de ese mismo día, Jorge le remitió a Fels el telegrama Nº 6675 en el que le decía:

"Pasado mañana a las 6 a.m. pasaré por ésa con rumbo a la cumbre. Si usted desea madrugar y esperarme en la estación tendré un placer en saludarlo. Volveré en seguida a Buenos Aires. Jorge Newbery".



***MENDOZA:** Una breve pausa antes de partir hacia la Cordillera para realizar las últimas observaciones.*

Tal como estaba previsto, cuando llegó el momento Jorge partió con destino a Mendoza junto con sus amigos Antonio Pimentel, Juan Charguillón, Emilio Civit y Benjamín Jiménez Lastra.

Y a pesar de que por prudencia nadie dijo nada, todos sabían que Jorge iba acompañado por una bella, veleidosa y quimérica dama, que en el poético mun-

do de la fantasía se la conoce por el nombre de "Gloria", esquiva como ella sola y ardiente cual una llama.

Al llegar a Mendoza en la mañana del 23 de febrero de 1914, los esperaba Fels, quien después de agradecer a Newbery la hélice que le mandó a San Luis, se sumó al grupo que viajó por tren hasta Chacras de Coria, donde se agregaron a los excursionistas el Dr. Augusto Marcó del Pont, su esposa María Elvira de la Torre Urizar, el señor Luis Montbrun, secretario del Senado y su hija Nidia.

Hasta el Hotel Puente del Inca, el viaje se realizó en el coche reservado del Gobernador de Mendoza, facilitado galantemente por éste y puesto a disposición de Newbery por el gerente de la empresa, señor Mariani. Esperaban allí a los viajeros el señor Francisco Panelo, comisario inspector de policía y otras personas, entre las que por una casualidad se encontraban el secretario de la Presidencia, señor Olivera y el señor Sauce, que se alojaban en el hotel, haciendo escala en espera de la combinación del internacional a Chile



Jorge Newbery, al pie del tren, explica a sus acompañantes cómo piensa encarar algunos aspectos de sus observaciones.

Gran parte del viaje de ida en tren, lo



El 23 de febrero de 1914, llegaron por tren a Mendoza Jorge Newbery y sus acompañantes, donde los esperaban Teodoro Fels y el joven que aparece atrás de pie, quien recorrería después, con ellos, gran parte del camino hacia las cumbres.

cumplieron Newbery, Fels y Jiménez Lastra, ubicados los tres en asientos que improvisaron en el frente de la locomotora según su sentido de avance, para vivir el primero de los nombrados la sensación real del paisaje, que Dios mediante habría de transitar poco después en vuelo.

A excepción de los señores Olivera y Sauce, que quedaron en el hotel, los demás acompañantes de Newbery hicieron sión que iba a emprender, consistente en breeches, polainas pantorrilleras de cuero, camisa y saco, pero no cubrecabeza.

Llevaba también el instrumental y material cartográfico necesario para las observaciones respectivas, con miras al conocimiento minucioso y profundo del itinerario que considerara más conveniente.

Al dar las 10 horas del día martes, to-



Durante su recorrida por la Cordillera, Jorge Newbery comparte con Fels y Jiménez Lastra, las emociones y riesgos que supone viajar de esta manera.

de nuevo comitiva para llegar hasta la cumbre, trayecto que como es natural se cubrió a lomo de mula.

Jorge se había colocado la vestimenta que creyó más adecuada para la excurdos se encontraban cerca del monumento al Cristo de los Andes. La mañana se mostraba clara y templada, notándose solamente el correr de una brisa agradable.

Allí, estático de admiración, y con el rostro iluminado por la mayor alegría, habló de su empresa, convencido de poder cumplirla sin dificultad y en amigable frase llegó a decir: "¿por qué no tener aquí mi aparato? ¡qué lástima! no desdeñaría esta ocasión y volaría en este mismo momento...".

Y como si los elementos naturales respondieran a esa valiente expresión, el tiempo seguía calmo y la atmósfera sin variante alguna.

Jorge Newbery miraba deleitado hacia el cielo y su mirada se perdía por sobre la inmensidad de los picos gigantescos, y en cada indicación hacia el poniente con su brazo en alto, parecía insinuarse a sí mismo la ruta a seguir.

Cerca de la estatua de la Paz que simboliza y recuerda un perdurable gesto de amor americano, Newbery y sus acompañantes permanecieron hasta las 4 de la mañana, hora en que la calma reinante y la mansedumbre del viento, se trocaron en ráfagas huracanadas y violentas. El viento se hizo tan intenso que obligó al grupo a iniciar, siempre cabalgando, el camino de regreso.

En el hotel Puente del Inca, Jorge Newbery quedó con Jiménez Lastra porque deseaba recorrer las escarpadas lomas de Punta de Vacas y Uspallata. El trayecto hasta esos lugares lo cubrieron sobre una zorra del ferrocarril, regresando al punto de partida al día siguiente, es decir, el jueves 26, donde permanecieron hasta el mediodía del viernes 27.

Mientras esto ocurría con Jorge,



En viaje a las cumbres, Newbery, Fels y Jiménez Lastra, junto con un grupo de acompañantes, del cual aparece solamente uno en la imagen.

nuestro viejo conocido el profesor Paul Groussac llegó a Puente del Inca con el tren procedente de Chile.

He aquí su relato con respecto a lo que pudo apreciar a su arribo y posterior partida del lugar citado precedentemente:

"Viajé de vuelta por el trasandino sin alternativas hasta Puente del Inca, donde al mediodía ascendió a nuestro coche un grupo de paseantes argentinos, cuyos integrantes se instalaron alegremente en los asientos disponibles. Formaban lo principal de la partida dos damas de luto, madre e hija, pertenecientes a una conocida familia porteña, a quien acompañaba una encantadora rubia cuyos ojos azules y dorados rizos contrastaban con el negro cabello y la tez pálida de su amiga.

"En el cortejo varonil se destacaba la amable sonrisa y atlética corpulencia de Jorge Newbery, quien volvía de estudiar las condiciones de la Cordillera para su proyectado paso de los Andes en aeroplano.

"Todos los integrantes de dicha comi-



El monumento al Cristo Redentor erigido en el límite argentino-chileno, sirve de apoyo físico y espiritual al grupo de viajeros. En su base existe una placa con elocuente inscripción: "Se desplomarán estas montañas antes que chilenos y argentinos rompan la paz jurada al pie del Cristo Redentor". Al grupo inicial que acompañó a Newbery, se sumaron las familias de Marcó del Pont y Montbrun.

sión pararon en Mendoza, en el mismo hotel que yo".

Según lo dio a entender después el señor Groussac, durante el viaje se enteró mediante expresiones de Newbery y de las señoritas, de la resistencia que éste oponía a realizar *"con un aparato imperfecto de su colega Fels, un vuelo inútil sobre la ciudad".*

Durante una breve detención del tren en Uspallata, Jorge le despachó a Fels, que había anticipado su regreso a Mendoza, el telegrama Nº 10262, fechado en dicho lugar el 27 de febrero de 1914 a las 15.45 horas, en el cual le decía brevemente:

"Llegamos esta noche a las siete. Resérvenos pieza. Lo abraza Jorge Newbery".

A continuación Newbery y Jiménez Lastra se ubicaron, al igual que a la ida, en el frente de la locomotora y sin otra novedad el convoy reinició la marcha.

En mitad casi de la ruta el tren estuvo a punto de arrollar un caballo que cruzaba la vía. Al observar el peligro Jorge alertó a su acompañante y ambos retrocedieron súbitamente y se tomaron de unos hierros, con lo que consiguieron eludir ilesos aquella situación inesperada.

Cuando llegaron a Mendoza, tanto Newbery como Jiménez Lastra se alojaron en el Gran Hotel, donde Fels les había reservado una cómoda habitación. Esa misma noche concurrieron a presenciar la función que se ofrecía en el Teatro de Verano.

En esos momentos Jorge Newbery no



Jiménez Lastra y los ingenieros Newbery y Hugles, en Puente del Inca, camino de Zanjón Amarillo. Nótese que en la "zorra" no se advierten elementos de propulsión.

le ocultaba su optimismo a ninguno de esos dos amigos, pero su reserva ante los demás era absoluta y prefería callar.

Mientras tanto en Buenos Aires, pese a que Jorge le había dado el visto bueno sobre el Morane-Saulnier, su mecánico Gailliz, consciente de su gran responsabilidad y por propia iniciativa, a fin de asegurar el éxito de Newbery decidió construir nuevos tanques de combustible para el aparato, por entender que los originales que había reparado estaban propensos a dañarse nuevamente, debido a que por su tamaño no encontraba una manera satisfactoria para ubicarlos bien ajustados en el espacio destinado a ese fin.

Por otra parte, si ampliaba los tanques del avión éste también ganaría autonomía, lo que para el caso era un factor de capital importancia.

A primera hora del sábado 28 de febrero de 1914, Jorge Newbery le remitió un telegrama a su hermano Ernesto, pleno de aquella seguridad y convicción que eran propios de él en todo tiempo, en el que le decía:

"Contestáme si llegó carta. Arribamos a ésa el lunes. Ordená que el aparato esté listo para volar el martes por la tarde. Deseo una hélice de uno setenta de paso, palma ancha. Quiero volver a ésta con el aparato antes de fin de semana. Jorge".

Cuando desde la oficina de Correos Jorge regresaba a pie hacia el hotel, fue



Jorge Newbery en Uspallata. Lo acompañan Benjamín Jiménez Lastra, colaboradores que ya hemos visto con él, y personal de Puentes y Caminos de la Nación (hoy Vialidad Nacional), al mando del sobrestante D. Roque Segundo Moya, señalado con el Nº 2.

saludado a su paso por infinidad de personas que aun sin conocerlo sentían por él una especial simpatía, encontrándose al llegar a destino, con que lo aguardaban algunos amigos que se habían enterado de sus intenciones, mediante la lectura de un reportaje que cierto periodista de "L'Aéro" le había hecho en Francia...

No obstante su pequeña diferencia en algunos detalles con respecto a los planes definitivos de Newbery, en ese momento casi todo su contenido podía considerarse de actualidad, teniendo en cuenta que aquellas manifestaciones eran coherentes en relación con las últimas investigaciones efectuadas en esos días, y que sus propósitos serían llevados hasta las últimas consecuencias, pese a que alguien le había manifestado que su empresa *"era contraria a la voluntad de Dios"*.

"De bien intencionados está el mundo lleno", habrá pensado Jorge al recordar las lecciones de sus maestros, cuando decían que *"no hay en la historia del hombre antecedente alguno de hechos trascendentes, que se hayan llevado a cabo sin oponérseles incredulidad y resistencias"*.

En el Gran Hotel se encontraban también en esos momentos algunas familias mendocinas conocidas por Jorge, quien durante su estada fue muy visitado y saludado por todo lo más social e influyente de la región cuyana.



En busca de un lugar apto para operar con su avión si ello le resultaba necesario, Jorge Newbery recorrió la zona de Uspallata en la forma que muestra la imagen, acompañado por Benjamín Jiménez Lastra y algunos baqueanos. Como fondo "las bóvedas" donde hace más de siglo y medio se fundieron armas para el Ejército Libertador.

Foto: Archivo General de la Nación.

Accediendo a una amable invitación del señor Augusto Marcó del Pont y su señora esposa, Newbery, Fels, Jiménez Lastra, Pimentel y Panelo se trasladaron a Chacras de Coria, para almorzar con ellos ese mismo día, o sea el sábado 28 de febrero de 1914.

De sobremesa se habló, como era de esperar, del vuelo por sobre la Cordillera de los Andes y su próxima realización, orientándose la conversación, entre otras cosas, hacia la bandera nacional que Jorge llevaría adherida al fuselaje del avión.

La señora de Marcó del Pont fue la indicada para confeccionar dicha bandera y bordarle el sol.

Cuando Newbery consultó a sus amigos sobre la necesidad o no de oficializar el símbolo, la mayoría de los presentes estuvo por la afirmativa.

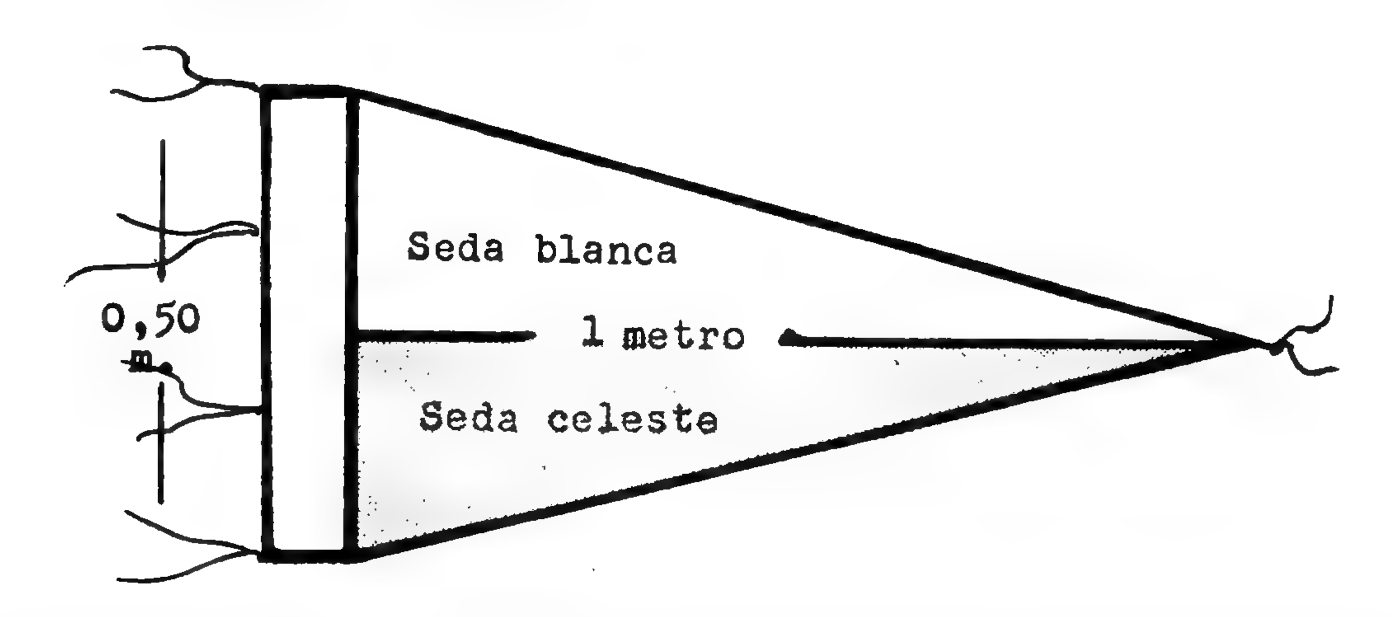
Acto seguido él mismo calculó con un *centímetro* el tamaño de aquélla, decidiendo que sería de un metro de largo por cincuenta centímetros de base, puesto que la prefería triangular y para que no hubiese dudas trazó su idea y le anotó detalles —excepto el sol— en la forma que reproducimos más abajo.

Por otra parte, Jorge recomendó a la señora de Marcó del Pont que tan gentilmente se prestaba a la obra, la hiciera de seda resistente reforzada por un lienzo detrás *'para evitar se despedazara por el viento"*, pidiéndole además le bordara un sol pequeño...

Cuando por la tarde regresaron a Mendoza, Jorge Newbery se sometió amablemente al requerimiento de un periodista del diario "Los Andes", cuya nota es considerada como el último reportaje hecho al aviador antes de acometer el cruce de la Cordillera, la cual decía en sus partes más salientes:

"Reconoce las dificultades de la empresa, los enormes obstáculos que se oponen al vuelo de un ave mecánica en aquellas alturas y latitudes; pero es sinceramente optimista. Tiene grandes esperanzas en el éxito de la empresa, cuyos detalles ha estudiado con verdadero ahinco y hasta con cariño, si cabe el concepto. Sin embargo por modestia no quiere dar mayores detalles; conceptúa que pudieran interpretarse, saliendo de él mismo, como un reclame que desea eludir.

"¿Dónde se elevará? —le preguntamos.



Esta es la idea que Jorge Newbery le transmitió a la señora de Marcó del Pont, con respecto al emblema patrio que deseaba lo acompañara en el cruce cordillerano. También le dibujó unos lacitos que servirían para tomarlo a un costado del fuselaje del avión.

"No tengo nada resuelto de manera definitiva a ese respecto, nos contestó; pero si el sitio es apropiado, como podré comprobarlo en una visita que haré mañana, posiblemente me elevaré en Los Tamarindos, desde donde me sería más fácil ir tomando altura paulatinamente mientras vuelo hacia el Oeste hasta alcanzar los cinco mil metros a que necesito llegar para efectuar la travesía, elevación que calculo poder alcanzar en media hora de vuelo. En caso de que por circunstancias especiales no me conviniese decollar *en Los Tamarindos, empezaría la prueba en Uspallata, que se encuentra a 1.750 metros sobre el nivel del mar.*

"¿Y dónde piensa efectuar el aterrizaje?

"Mi propósito es hacerlo en Santiago mismo.

"¿Encontraría Ud. en el camino lugar apropiado para aterrizar en caso de desperfectos en el motor u otros inconvenientes análogos?

"Difícilmente. En el caso o los casos a que usted se refiere, la única posibilidad de salvación sería descender en algún cajón de la montaña y tratar, pocos metros antes de llegar al suelo y mediante una maniobra rápida, que el aparato no se precipite de frente como en un aterrizaje vulgar, sino que toque el suelo con la parte trasera, empinando como para emprender de nuevo el vuelo. La probabilidad remotísima de poder efectuar con éxito esta maniobra es la única esperanza que me restaría de no perecer en caso de que se haga imprescindible un descenso.

"¿Qué aparato utilizará en la travesía?

"Un Morane-Saulnier de 80 HP que mediante una modificación introducida en el motor puede desarrollar hasta 95 y queda convertido en aparato especial para alcanzar grandes alturas. Es exactamente el mismo aparato que tiene Fels, con la sola diferencia de la variante referida. Con el objeto de transportar a ésta mi aparato, mañana salgo para Buenos Aires y dentro de unos días estaré de vuelta para intentar la empresa.

"Las autoridades de la provincia, le preguntamos también, ¿le han ofrecido ya su concurso?

"Inmediatamente de mi llegada. La Jefatura de Policía me ha propuesto escalonar a lo largo de mi itinerario, el escuadrón de seguridad para prestarme auxilio en caso necesario, pero no he querido aceptar el ofrecimiento porque no puedo asegurar la fecha de mi partida, que intentaré cuantas veces sea necesario, hasta que las circunstancias me parezcan propicias y en esto pueden transcurrir muchos días.

"¿Y los riesgos de la empresa, señor Newbery?

"Nuestro interlocutor —dice la crónica— se limitó a sonreír...".

Atendiendo a otro requerimiento periodístico en la capital cuyana, Jorge Newbery explicó muy detalladamente el itinerario que se proponía seguir en su vuelo transcordillerano, al que dejó establecido así: Mendoza - Uspallata - Punta de Vacas - Cristo de los Andes - Juncal - Río Blanco - Salto del Soldado - Los Andes - Batuco y Santiago de Chile.

Dado que ese día le quedaban disponibles algunas horas de la tarde para comprobar si el campo de Los Tamarindos era apropiado para sus fines, Jorge aprovechó para ir allá y volar con el avión que Fels le había ofrecido, antes que se lo desarmara para su traslado por tren a Buenos Aires.

Advertidos sus amigos de que por la tarde Jorge iría a Los Tamarindos, gran cantidad de ellos se trasladaron hasta dicho lugar con la secreta esperanza de verlo volar, donde ante el asombro de la concurrencia, incluyendo a Fels, Casale y el mecánico Bordone, realizó una serie de maniobras acrobáticas que el último de los nombrados relató así a los cronistas:

"En uno de esos vuelos llamados de tirabuzón, descendió en espiral y al sujetar de golpe el aparato cerca de tierra

para volver a ascender de nuevo, casi sale fuera del aeroplano.

"A continuación —prosigue Bordone— *el aviador aterrizó y dijo que destinaría el resto de su tiempo a cumplir con algunas invitaciones para efectuar diversos paseos".*

Acto seguido Jorge regresó a la ciudad con algunos de sus amigos, mientras Fels, Bordone y otros permanecieron en el campo.

Allí se volvió a hablar sobre el desmontaje del avión, pero dado lo avanzado de la hora Bordone preguntó a Fels si no sería lo mismo desarmar el aparato al día siguiente por la mañana, por considerar más apropiado hacerlo a plena luz natural, en resguardo de algunas piezas pequeñas y herramientas que de otro modo podían perderse, a lo que Fels no puso inconvenientes.

Ese sábado 28 por ser víspera del postrer domingo de Carnaval, por la noche todo el mundo vivió, libre de obligaciones, felices horas de sano esparcimiento que prolongó hasta la madrugada, en que cada uno regresó a su alojamiento.

. . . .

"En horas de la mañana del domingo 1º de marzo de 1914 —nos recuerda el profesor Paul Groussac— *se comentaba en el hotel que cediendo a las instancias de las damas, Jorge Newbery realizaría por la tarde un vuelo sin importancia con su amigo Jiménez Lastra, en Los Tamarindos, a condición de que todavía no se hubiese demontado el avión de Fels", para lo cual se cursaron las correspondientes consultas con éste, quien las trasladó a su mecánico, lo que dio por resultado la revelación de que éste no había concurrido al campo para desarmar la aeronave, por lo que Fels le ordenó no lo hiciera sino hasta después de volar Jorge Newbery, ese mismo día por la tarde.*

Debidamente informado sobre este particular, antes del mediodía Jorge aceptó una amable invitación del gobernador de Mendoza, D. Rufino Ortega, para almorzar ese día en su finca situada en Fray Luis Beltrán, departamento de Maipú, donde lo esperaría con su esposa, la señora Quiroga de Ortega.

Dicha invitación se hizo extensiva a los señores Benjamín Jiménez Lastra, Teodoro Fels, Antonio Pimentel, Jaime Molins, Juan Charguillón, Emilio Civit, Dr. Angel C. Martínez y el jefe de policía, teniente coronel Emilio Raybaud.

Durante el amuerzo se habló casi exclusivamente de la próxima tentativa andina y una vez finalizada la amable sobremesa, Jorge Newbery se retiró con todos sus acompañantes, dirigiéndose cada uno al hotel en que residía.

Al llegar Jorge al Gran Hotel le fue entregado un sobre que contenía una carta fechada el día anterior en Chacras de Coria, que para su sorpresa llevaba la firma de la señora María de la Torre Urizar de Marcó del Pont, en la cual ésta le decía textualmente:

"A Jorge Newbery, sábado 28
de febrero de 1914:

"Jorge, quiero imitar a las damas mendocinas que bordaron para el Ejército de San Martín la primera bandera argentina que cruzó los Andes. Yo aunque soy limeña quiero bordar para usted la segunda insignia que atravesará la Cordillera, llenando de gloria a este país que tanto quiero y que tanto admiro, por lo que de hombres como usted, mi querido amigo, arrebatará mañana a las nubes el derecho de ser ellas las únicas protectoras de estas cumbres no alcanzadas aún sino por el cóndor, que por su grandeza y valor es el emblema del hombre argentino".

Firmado: María de la Torre Urizar de Marcó del Pont.

Cuando Jorge concluyó la lectura de tan amable escrito lo volvió a ensobrar, guardándolo a continuación cuidadosamente.

Sin ninguna prisa, Jorge Newbery y Jiménez Lastra iniciaron el alistamiento de sus respectivos equipajes para em-

prender en la noche de ese mismo día su regreso a Buenos Aires, mientras hacían planes para retornar en el término aproximado de una semana, con todo lo necesario para intentar el cruce, esto es: el Morane-Saulnier con el que Jorge lograra recientemente tan grande altura; un hangar transportable *Herviéu* para instalarlo en lo que sería el campo de operaciones que se elegiría definitivamente al regreso, combustibles, lubricantes, herramientas, equipos y demás, así como el mecánico Paul Gailliz, que incluso ya tenía algunos repuestos convenientemente acondicionados en El Palomar.

Cuando Jiménez Lastra y Newbery estaban dando los últimos toques al acondicionamiento de sus pertenencias, a este último le fue anunciado que deseaban saludarlo: la familia de Ocanto Escalada; el señor Valentín Noailles y una hija de éste, Merceditas, quien también le expresó su deseo de verlo volar antes de su inminente partida hacia Buenos Aires, al tiempo que le obsequiaba una medalla con la imagen de la Virgen de Lourdes, que Jorge agradeció evidentemente conmovido.

No pasó desapercibido para éste, el hecho de que otras personas allí presentes querían dirigirle también la palabra, pero llegó un momento en que fueron tantos los requerimientos, que excusándose ante sus visitantes manifestó con gestos amplios y perfectamente identificables, que efectivamente volaría por la tarde.

Allí también estaba Groussac contemplando silenciosamente las múltiples variantes de la escena, pero no iba a asistir, dijo, a *"la prueba de juguete, como el heroico temerario calificaba al vuelo que iba a realizar"*, por tener que visitar el establecimiento del señor Serú.

"Mientras tanto —prosigue Groussac— empleé útil y agradablemente el intermedio de la siesta, conociendo a una legua y media de la ciudad el hermoso Parque del Oeste y luego el vecino Cerro de la Gloria, que domina sus alrededores pintorescos. Es un morro pedregoso y abrupto, que se dijera arran-



En Los Tamarindos Jorge se despide de un amigo, antes de emprender el vuelo.

cado de cuajo de las últimas ramificaciones de los Andes.

"Es sabido —agrega— que el Cerro sirve hoy de ciclópeo pedestal al monumento del escultor uruguayo Juan Ferrari, recién erigido en homenaje al Ejército de los Andes e inaugurado solemnemente hace pocos días".

Una bulliciosa caravana integrada por todo tipo de vehículos se dirigió alrededor de las 16.30 horas hacia Los Tamarindos, al son de cantos, bocinas y todo aquello que expresara el placer anticipado de presenciar un espectáculo inolvidable.

Una vez en el lugar, mientras Fels realizaba algunos vuelos cortos en reemplazo de su intención primera de establecer un récord de altura con pasajero, Jorge Newbery se prodigó con sus amigos y público presente, que por todos los medios pugnaba por estrecharle las manos, tocarlo, dirigirle la palabra o simplemente verlo de cerca...

Poco después Teodoro Fels aterrizó y dejó el aparato a su disposición como lo había hecho el día anterior, no sin antes ordenarle a su mecánico Eduardo Bordone, la reposición de nafta y aceite en los tanques del aeroplano.

Llegamos así al filo de las 18.30 horas en que todo estuvo dispuesto para ser emprendido un vuelo y, tal como estaba convenido, Jorge Newbery invitó a Jiménez Lastra a que ocupara el puesto posterior correspondiente al pasajero, mientras él como piloto se ubicaba en el anterior, lugares en que de inmediato cada uno fue asegurado con el respectivo cinturón.

Apenas puesto en marcha el motor ad-



Listo ya para ascender al avión, Jorge departe con un matrimonio de su amistad.

quirió rápidamente su ritmo normal, y entendiéndolo así Jorge inició el despegue con miras a elevarse hasta una altura aproximada a los 500 metros, que alcanzó tras describir amplios círculos, en que se confundieron en uno solo el color crema del aparato y el negro profundo del capot de su motor.

A partir de allí Jorge Newbery realizó algunos deslizamientos de alas que le hicieron perder cierta altura, que después de serenar el vuelo recuperó de inmediato.

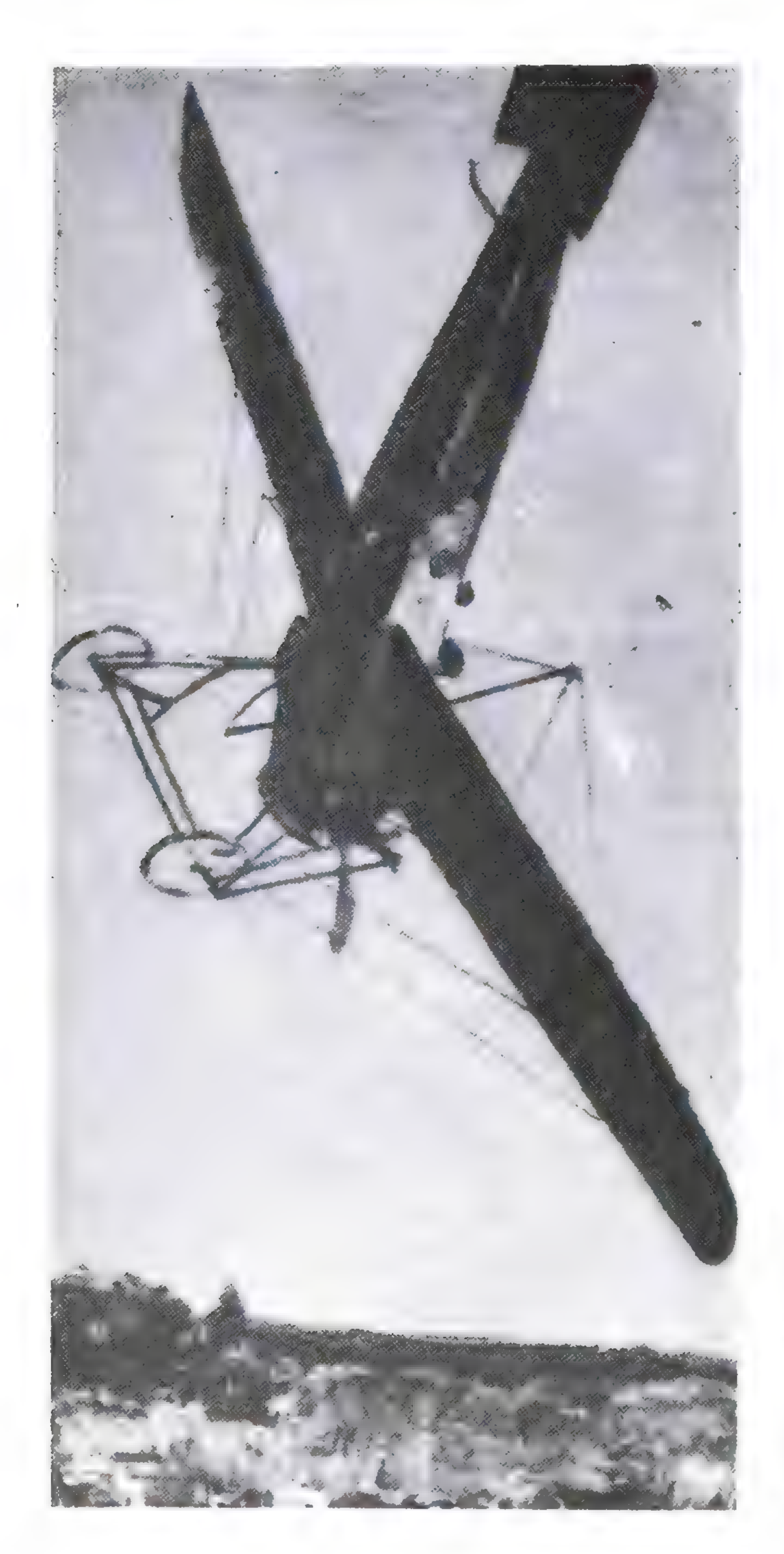
De pronto ante la estupefacción general el avión pareció detenerse en el aire y cual un cóndor malherido inició un vertiginoso descenso en tirabuzón, controlado por la diestra mano del piloto que tantas veces, incluyendo el día anterior, había ejecutado idéntica y espectacular maniobra con singular éxito.

A cada giro sobre sí mismo el aparato fue perdiendo altura en progresión alarmante y cuando ya parecía que solamente un milagro impediría su contacto contra el suelo, Jorge frenó de golpe su rotación y a punto estuvo de restablecerlo, pero a tan escasa altura que al resbalar un trecho superior que el día anterior debido a su mayor carga, el



Ante el asombro de los espectadores el avión conducido por Jorge Newbery se aproxima peligrosamente a tierra. Como puede apreciarse por las sombras de las personas, Jorge había tenido el cuidado de elegir el sector de vuelo ideal, para que a sus amigos no les molestara el sol en los ojos...

avión siguió por inercia el curso enloquecido de su trayectoria, hasta chocar con el terreno en posición semifrontal con marcada tendencia a la derecha, circunstancia en que catapultó al pasajero hasta una distancia aproximada a los



Con el asesoramiento de Pablo Teodoro Fels, testigo presencial del accidente, el dibujante Alonso, de Caras y Caretas, reprodujo en la primera semana de marzo de 1914, el dramático instante en que el avión se precipita a tierra.

veinte metros, en tanto que el piloto quedó inmóvil en su puesto, con la cabeza recostada hacia la derecha y las manos entre las piernas, de las cuales la izquierda tenía la rodilla oprimida por un ala y el pie fuertemente doblado hacia atrás, mientras que la otra se extendía hasta la barra-comando del timón de dirección y mostraba la tibia fracturada.

El rostro presentaba profundas heridas en la frente, nariz y mentón, al igual que en el temporal derecho y mandíbula del mismo lado, que estaba quebrada.

El aparato cayó en la *"finca del banco"*, llamada así por tener instalado un banco a su frente, la cual era propiedad del señor Luis Ruiz de la Peña; contaba con numerosos viñedos y estaba próxima a la "cancha salitrosa", de donde minutos antes había despegado la aeronave.

Al caer ésta, eran exactamente las 19.00 horas del 1 de marzo de 1914, haciéndolo en un lugar que de acuerdo con referencias actuales, está ubicado 100 metros al Oeste de la calle Lisandro Moyano y a unos 300 metros al Sud de su similar Dorrego, punto que dista aproximadamente 12 kilómetros de la precordillera.

El agente de policía del departamento Las Heras, D. Miguel Beltrán, que se encontraba en Los Tamarindos y presenció la caída del aparato, hizo comunicar la novedad, por teléfono, a la Asistencia Pública cuyo Director era el profesor Emilio Levy.

. . . .

En 1964, cincuenta años después de este hecho desgraciado, uno de los testigos presenciales que se encontraba más próximo al lugar de la tragedia, don Ernesto José Flug, nos dejó el siguiente testimonio auténtico de lo ocurrido:

"Recordar a Newbery —dijo entonces— equivale a remontarse a una época más feliz.

"Yo había llegado de París en 1912 y mi primera preocupación fue tramitar la carta de ciudadanía.

"En 1914 trabajaba en la oficina de superintendencia de tracción y talleres del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, en la ciudad de Mendoza, cuyo jefe era Mr. Francis Bennet.

"El 1º de marzo de ese año, con un amigo, Frank Brown, homónimo del famoso payaso, alquilamos un sulky para ir a nadar en la pileta del balneario termal El Borbollón, distante una hora de viaje, más o menos, de la ciudad.

"Por la tarde regresábamos de la pileta, cuando de pronto vimos caer sobre el campo de Los Tamarindos, ubicado a mitad de camino entre El Borbollón y Mendoza, un pequeño aeroplano parecido a un barrilete.

"La máquina se estrelló a escasa distancia del único rancho de la zona y a unos doscientos metros de donde estábamos nosotros.

"El morador de esa vivienda sacó de la cabina el cadáver del piloto y lo llevó a su casa, donde nos prohibió la entrada, y luego despachó un chasqui para dar aviso a la policía.

"Ignorábamos nosotros quién era el aviador muerto y reanudamos el viaje casi en seguida, cuando a poca distancia de donde estaban los restos del aparato oímos quejidos.

"Buscamos en un zanjón. Malamente herido y cubierto de sangre hallamos a un hombre que después supimos era Benjamín Jiménez Lastra, a quien llevamos hasta donde pudo ser atendido.

"Después nos enteramos que ambos habían realizado ese vuelo por especial pedido de varias damas mendocinas, maravilladas por ese nuevo vehículo que volaba. . .".

Nos habíamos acostumbrado tanto a verlo triunfar en todos sus propósitos y salir airoso en las más dramáticas circunstancias, que por eso ha sido más profunda y desgarrante la impresión causada por esta desgracia atroz, consumada por la postrera contorsión de la aeronave accidentada.

. . . .

"Al volver de mi paseo por la noche —reflexionó con voz dolida Paul Groussac— el clamor de la muchedumbre apiñada en la plaza me trajo el anuncio trágico: menos de dos horas antes Newbery y su compañero habían sido precipitados al suelo y su aparato destrozado era la prueba irrefutable de lo increíble.

"El pasajero Jiménez Lastra se salvará con su brazo roto, mas Jorge Newbery ya no descendería de su vuelo eterno.

"Corrí a la Asistencia Pública, contemplé su cuerpo yacente, casi tibio y aún sin rigidez. A pesar de la honda herida frontal y la fractura de la mandíbula el rostro no estaba deformado, y una vez que fueron cerrados por mí sus ojos entreabiertos, la noble fisonomía recobró su belleza varonil".

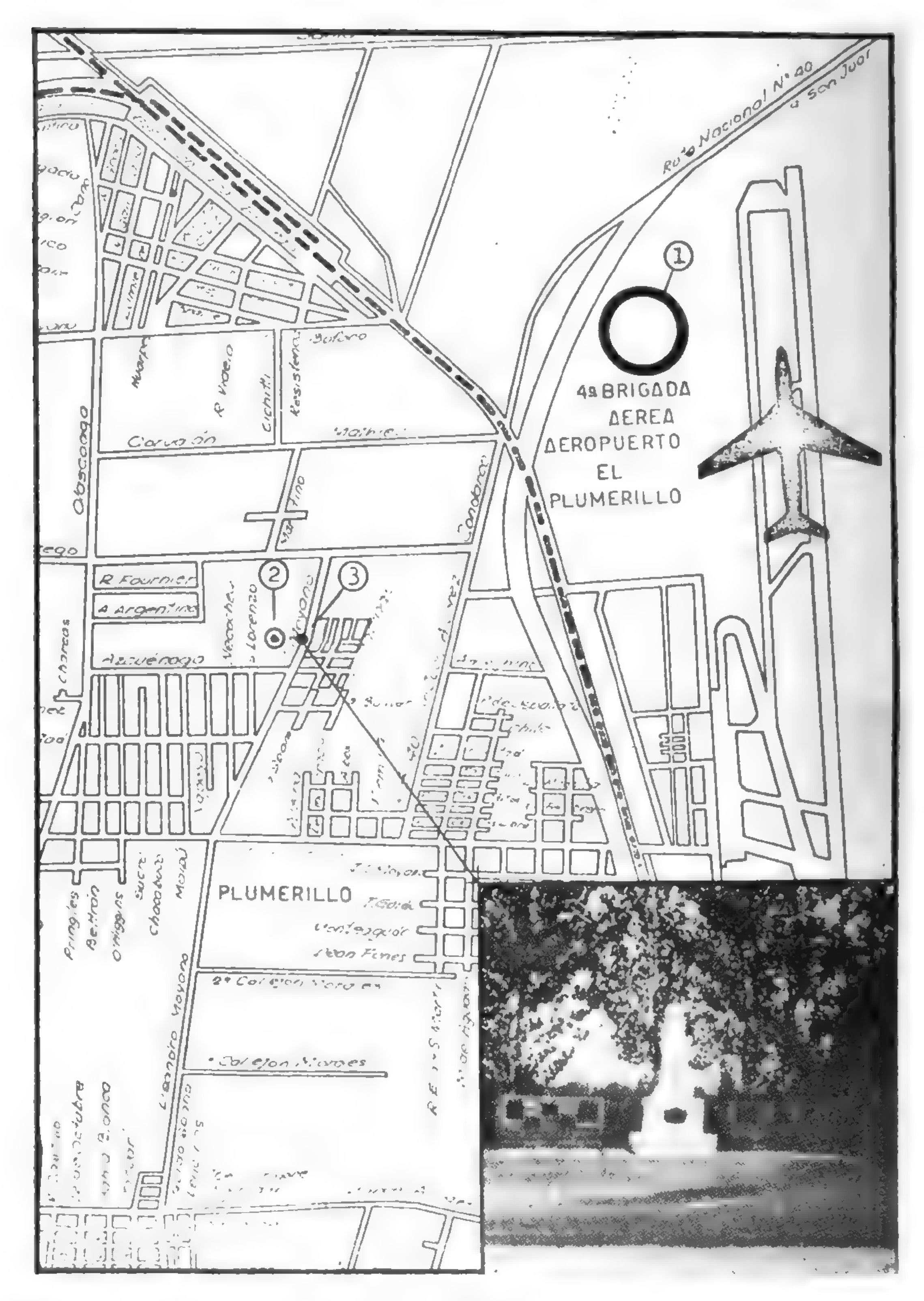
Mientras todo esto ocurría en las postrimerías del último domingo de un Carnaval en que nadie se acordó siquiera de enterrar a Momo, el avión siguió desangrándose por sus heridas abiertas en la llamada *"finca del banco..."*.

Por una ironía incomprensible del destino, esa tarde no habían concurrido a Los Tamarindos las hijas del señor Valentín Noailles, a cuyo ruego se avino Jorge a emprender aquel fatídico vuelo.

La puesta del sol fue estirando las sombras de la montaña, que tendieron un piadoso manto de paz sobre el último estertor de aquellas alas destrozadas, mas sin poder impedir la materialización de un alma que desde entonces se yergue incólume en ese mismo lugar, cual un faro rutilante con extrañas refulgencias luminosas, encendido por Dios para guiar nuestros pasos hasta más allá de los triunfos y los fracasos...



La gran tragedia se ha consumado y Jorge Newbery ya no está con nosotros.



Plano parcial del Departamento Las Heras —Mendoza—.

1. — Cuando la región abarcada por el plano era prácticamente un desierto, el "campo de volación Los Tamarindos" ocupaba aproximadamente el sector señalado por el círculo mayor. Dato suministrado por S.M. (R) Serafín Ortúzar.
En ese lugar Jorge Newbery inició el que sería su último vuelo.

2. — Lugar preciso donde la aeronave se precipitó a tierra.

3. — Punto donde el pueblo de Mendoza erigió un monolito a la memoria del héroe desaparecido. Abajo a la derecha, la mencionada obra en su estado actual.

Ni la muerte física pudo alterar la belleza varonil de Jorge Newbery.



CAPITULO LXXXV

Jorge Alejandro Newbery ha entrado en las regiones insondables del silencio y cae sobre nosotros la enorme responsabilidad de intentar la reconstrucción de sucesivos aspectos de estos hechos, a partir del instante mismo en que Jorge y su acompañante cayeron indefensos, para comenzar diciendo que quienes trabajaron afanosamente a favor de los accidentados apenas producida la tragedia, fueron los que se desprenden del relato aportado por el señor Flug, hasta que llegaron Fels, el mecánico Bordone y el ingeniero Juan Babacci, que como es sabido presenciaron el accidente y se hicieron cargo de la situación hasta donde les resultó humanamente posible.

Con inmediata posterioridad a los nombrados, estuvieron allí el jefe de policía, teniente coronel Emilio Reybaud; el subcomisario de la jefatura de Las Heras, señor Alejandro Morales; los señores Carlos Calles, Custodio González, numerosos miembros del Jockey Club y Club de Gimnasia y Esgrima, así como el juez de crimen Dr. Baldrich, quien autorizó el retiro del cuerpo yacente de Jorge Newbery, el que con la mayor urgencia y sobre el mismo catre en que se encontraba, fue trasladado hasta la Asistencia Pública de la ciudad de Mendoza, centro asistencial ubicado en la calle General Paz esquina San Martín, donde se hizo presente de inmediato el señor gobernador D. Rufino Ortega, procedente de Fray Luis Beltrán.

A pedido de las autoridades policiales que le solicitaron un informe técnico (peritaje), el señor Mario Casale permaneció en Los Tamarindos para inspeccionar el aparato.

En el momento de ocurrir el accidente, Jorge Newbery vestía un traje estival color habano, camisa blanca, corbata oscura de corte fino, trabada con un alfiler



La cartera que llevaba Newbery cuando perdió la vida.

coronado por perla blanca. Sus zapatos de cuero eran claros, con taloneras y punteras marrones.

En el bolsillo externo, superior izquierdo del saco, lucía un pañuelo blanco.

De acuerdo con el diario "Los Andes", del 3 de marzo de 1914, en el local de la Asistencia Pública se le practicó un registro de ropas. El retiro e inventario de los objetos que llevaba sobre sí, lo hizo personalmente el jefe de la comisaría de investigaciones, D. Emilio Quellet, encontrándole un alfiler de corbata, con perla; un reloj pulsera y otro de bolsillo; una cadena para reloj y la de sus llaves; un guardapelo de oro con cabellos en su interior y su firma grabada; una medalla del Jockey Club de Buenos Aires; una billetera —con monograma de oro— y una pequeña medalla de la Virgen de Lourdes que le había sido obsequiada horas antes, no pudiéndose localizar, en cambio, su anillo de oro con esmeralda, que se supuso perdido en el lugar de la tragedia, al igual que su pañuelo blanco. La billetera mencionada más arriba, contenía 457 pesos.



La hélice que Jorge Newbery obsequió a Fels, equipaba al avión de éste en el momento de ocurrir el accidente. Una sola pala rota evidencia que el aparato cayó con el motor detenido. La acompaña en el grabado, un tanque para aceite perteneciente al mismo aparato. Ambas piezas se exhiben actualmente en el Museo Nacional de Aeronáutica.

Mientras Jiménez Lastra era atendido en la sala 7 del Hospital Provincial, por su director el Dr. Mayorga, alrededor de las once de la noche el cadáver de Jorge Newbery fue llevado a la sala de primeros auxilios de la Asistencia Pública, donde se lo sometió a un proceso de

embalsamamiento que estuvo a cargo de los doctores Jorge C. Aubone y Carlos Segura Waldrond, secundados por los practicantes José García y Gregorio Martínez, tarea que culminó en muy avanzada hora de la madrugada, a cuyo término se le compuso el rostro con un vendaje adecuado y el señor Manuel Oliart (hijo), de oficio yesero, por pedido especial del Jockey Club y Gimnasia y Esgrima —de Mendoza— le tomó mascarillas consistentes en el vaciado de yeso sobre el rostro del cadáver, una de las cuales puede verse en el Museo



Las antiparras del último vuelo, en manos de su hermano Ernesto.



Mascarilla en yeso, a que se refiere el texto.

Nacional de Aeronáutica, instalado actualmente en el sector S.SE. del Aeroparque Jorge Newbery, de la ciudad de Buenos Aires.

A continuación vistieron con "smoking" al cuerpo yacente y poco después se dio a conocer el diagnóstico firmado por el doctor Justo Sijó, quien atribuyó la muerte a un "shock traumático" sufrido a las 19 horas del día 1 de marzo de 1914, lo que consta en el certificado de defunción, de acuerdo con el acta original Nº 191, labrada en el folio 96 del Libro Nº 571 del *"Archivo general del registro del estado civil y capacidad de las personas"* de la provincia de Mendoza, lo que lleva la firma de los testigos D. Eustaquio Plantamura y D. Pedro Loreti; D. Martín Lindor Desmerí, que fue el portador del certificado médico, y el notario público, jefe del Registro Civil, señor Rodolfo Baca Alvarez.

El periodismo todo se arrimó también al Hospital Provincial, donde según las crónicas de la época Jiménez Lastra se encontraba muy nervioso y formuló declaraciones, diciendo entre otras cosas que cuando subió con Newbery notó que estaba mal un ala del aparato.

"Newbery —agregó— no perdió un momento su sangre fria, como lo prueba el hecho de que con una de las alas rota, pudo con maniobras hábiles contener la caída brusca de la máquina".

Dichas expresiones nos recuerdan un pasaje de la carta que Saulnier le remitiera oportunamente a Newbery, donde como se recordará le decía que después de haberle mostrado su pedido de compra a Garrós, éste le había dicho refiriéndose a Jorge: *"hará bien en poner tensores sólidos, porque él hace trabajar las alas"*, con lo que daba a entender que Newbery era un piloto de vuelo enérgico...

Por lo tanto no sería demasiado atrevido suponer que los tensores comunes del avión de Fels, pudieron jugarle una mala pasada.

Cuando en la Asistencia Pública se dio por terminado todo lo que se relacionaba con el fundador de la aeronáutica argentina, su cuerpo fue ubicado en un ataúd color caoba claro, pero posteriormente se lo pasó a otro de color ébano, que es donde descansa al presente.

Por iniciativa del Jockey Club de Mendoza, cuyo presidente era el Dr. Ramón Videla, el féretro fue conducido hasta la sede social de dicha Institución, ubicada en la esquina de 9 de Julio y General Espejo, en cuya sala de lectura se instaló la capilla ardiente para proceder a su velatorio hasta las primeras horas de la tarde en que los restos serían trasladados hasta la Estación del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, para ser embarcados finalmente con destino a la Capital Federal.

Se habían ocupado de llevar a Jorge Newbery desde la Asistencia Pública hasta el Jockey Club, los señores Roberto T. Saravia, Lirio F. Silvetti, Alberto Guiñanzú, Tiburcio Benegas, Rafael Ro-

96

- 571 -

191 Newbery Jorge. — En la Sección Oeste de la Ciudad de Mendoza, República Argentina, á dos de Marzo de mil novecientos catorce, ante mí Rodolfo Baca Alvarez, Notario Público, Jefe del Registro Civil compareció Don Martín Isidoro Desmesi, de cincuenta y un años de edad, argentino, casado, comerciante, vecino de esta Ciudad, y presentó certificado médico suscrito por el Doctor Justo Lijó, que acredita el fallecimiento de Jorge Newbery de treinta y ocho años de edad, argentino de Buenos Aires, ignorándose el lugar del nacimiento, casado con Sara Escalante ingeniero, domiciliado accidentalmente en esta Capital en el Grand Hotel, calle General Gutiérrez esquina avenida España, hijo de Eduardo Newbery norteamericano, y de madre cuyo nombre, apellido y nacionalidad se ignora. Según dicho certificado que queda archivado en esta Oficina bajo el número de esta acta, el fallecimiento ha tenido lugar en el vecino departamento de Las Heras distrito Los Tamarindos, ayer á las siete pasado meridiano, de schock traumático. Atento. Leída y ratificada la presente la firmé con los testigos Don Eustaquio Plantamura y Don Pedro Loretti, mayores, hábiles, de que doy fé. Agregado, ... Pedro Loretti, ... vale.

Martín I. Desmesi — Eustaquio Plantamura

P. Loretti

R. Baca Alvarez

Acta de defunción labrada en Mendoza el 2 de marzo de 1914, donde puede observarse que el padre de Newbery figura como "Eduardo" en lugar de Ralph.

dríguez Brizuela, Evaristo López Herrera, Jorge Urizar, José M. Bombal y Osvaldo Recabarren.

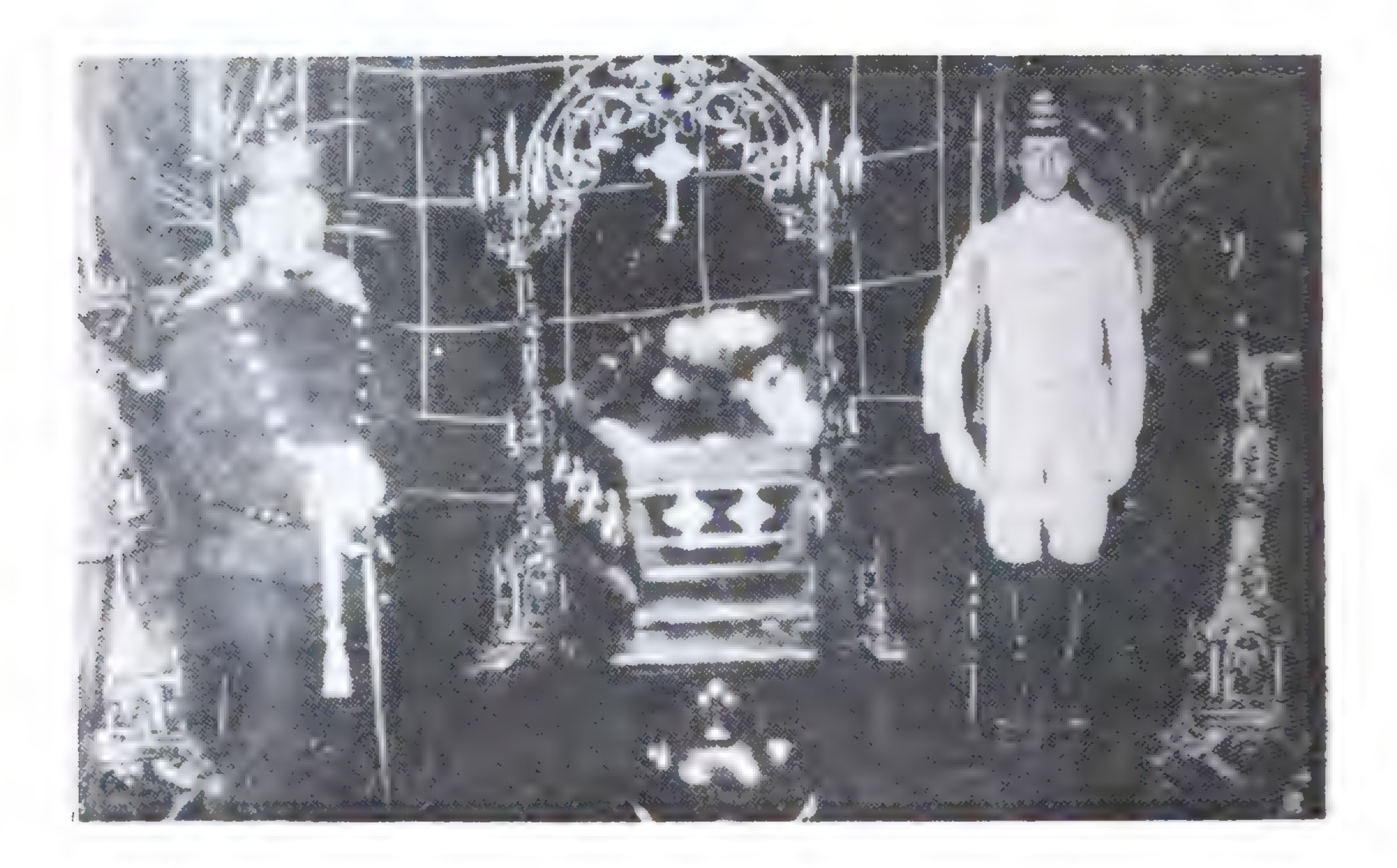
Distintas comisiones acompañaron en todo momento los restos de Jorge, destacándose las del Jockey Club y Club de Gimnasia y Esgrima, haciéndolo por la primera de dichas entidades los señores Lucio Funes, Luis Silvetti, Ramón Castañeda, Carlos Etchegaray, Oscar Guiñazú, Jorge y Luis María Calle, Diego Correa, Edmundo Villanueva, Alejandro Arriosa, José Luis Marcó, Alejandro Videla, Carlos Ortiz y Vicente Saudina.

Peña, Alejandro Nebel, Luis Olmedo y Ciriaco Güiraldes.

Por su parte representaron a la juventud, Rodolfo Corominas Segura, Julio A. Ruiz y Eduardo Aguirre Molina.

El Gobierno de Chile y el Aero Club homónimo estuvieron representados por el cónsul de dicho país en Mendoza, D. Luis Filomeno Torres Pinto.

En los actos efectuados para honrar a Newbery, tomaron parte los jefes y oficiales de los Regimientos 16 de Infantería y 10 de Artillería de Montaña, disponiendo el comandante de la 4ª Región



Los restos de Jorge Newbery son velados, con escolta, en el Jockey Club de Mendoza, mientras descansan en paz dentro del primer ataúd en que fueron ubicados inicialmente. Reproducción de una foto que se exhibe en el Museo Nacional de Aeronáutica.

Por Gimnasia y Esgrima —que lanzó la idea de erigirle un monumento en Mendoza— estuvieron presentes los señores Antonio Pimentel, Eduardo Teisaire, Amadeo Zorreguieta, Luis Ruiz de la

Militar, que escoltaran al féretro el mayor Ricardo Quiroga, el teniente Lauro Vigil y el subteniente Octavio Pujato.

Por su parte el gobierno nacional emitió el siguiente Decreto:

"Habiendo fallecido el ingeniero Jorge Newbery en un accidente de aviación y teniendo en cuenta el patriotismo, la constancia y el desinterés con que contribuyó a la creación y al desarrollo de la técnica militar de aviación, y de que en su carácter de presidente del Aero Club Argentino formaba parte de la Dirección Técnica de dicho Instituto,

El Presidente de la República

DECRETA:

"El Ministerio de Guerra dispondrá que una comisión de oficiales vele los restos del ingeniero Jorge Newbery y que concurra a rendir honores fúnebres en el acto del sepelio el destacamento aeronáutico de la Escuela Militar de Aviación con su material.

"El Ministerio de Guerra dispondrá igualmente se coloque una corona de bronce en la tumba del ingeniero Newbery a nombre del Ejército.

"El Director de la Escuela Militar de Aviación hará uso de la palabra en el acto del sepelio".

Estamos a lunes 2 de marzo de 1914 y volvemos a Paul Groussac.

"Esta tarde —dijo— mientras pasaba el féretro dirigiéndose hacia la estación, entre los acordes de la marcha fúnebre de Chopin, veo en el patio exterior del Hotel, apoyada en un pilar, a la niña rubia cuyo ruego quizá fue causa inocente de la catástrofe; viste de luto y gruesas lágrimas descienden lentamente por sus mejillas. Y mientras me alejo con el séquito, voy pensando en aquel mito griego que mostraba la sombra del muerto, vagando en torno de su cadáver todavía insepulto, y el verse llorado por tan bellos ojos acaso le mitigara la amargura de su temporario y lamentado fin".

Como si la población en masa surgiera a un conjuro misterioso, iban poblándose las calles de muchedumbre pesarosa que en silencio se dirigía al Jockey Club.

Toda Mendoza fue invadida de súbito por inevitable congoja y como adhesión al duelo se suspendieron el corso y demás festejos de Carnaval. "El Diario de Cuyo" y "Los Andes" vieron agotados en pocos momentos sus tirajes extraordinarios.

Sin pérdida de tiempo el gobierno de la provincia decretó los honores que constaban en el siguiente despacho telegráfico:

"Habiendo fallecido en el día de ayer en la forma trágica que es conocida, el ingeniero Jorge Newbery, e interpretando los sentimientos públicos expresados por el pueblo de la provincia, conmovido hondamente por la enorme desgracia y en atención a los grandes beneficios que al país ha comportado el esfuerzo perseverante, ilustrado e inteligente de este extraordinario cultor y propagador del desarrollo físico de la juventud a la cual ha guiado con el ejemplo de su energía,

El gobierno de la provincia

DECRETA:

"Artículo 1º — *La bandera nacional permanecerá izada a media asta en todos los edificios públicos durante el día de hoy.*

"Artículo 2º — *En el acto de la traslación de los restos, la policía rendirá los honores acordados.*

"Artículo 3º — *El señor Ministro de Hacienda, Dr. Joaquín Sayanca, representará al Poder Ejecutivo y hará uso de la palabra.*

"Artículo 4º — *Diríjase a la familia la nota de pésame acordada. Comuníquese, etc.".*

Antes de las 11 de la mañana, hora inicialmente anunciada para la salida del tren especial que debía conducir los restos de Newbery a la Capital Federal, un público numeroso llenaba el andén de la estación y las calles adyacentes. Por momentos aumentaba el gentío con la

llegada de las comisiones y familias distinguidas de la sociedad mendocina.

El trabajo de la población quedó paralizado por completo y en todas partes se hablaba del gran desastre nacional. El gobierno se asoció al duelo rindiendo honores que llegaron hasta el izamiento de la bandera a media asta en todos los edificios públicos, con la espontánea adhesión privada que en muchos casos exhibió la enseña patria adornada con crespones.

A las 11.15 de la mañana llegaron al Jockey Club donde se velaban los restos de Jorge, el escuadrón de seguridad con su jefe, el capitán Vasconcellos; la banda de músicos de la policía, con los instrumentos enlutados; delegaciones del Club Español y del Círculo Italiano, amén de numerosos miembros del Jockey Club y Club de Gimnasia y Esgrima, que en todo momento aunaron sus esfuerzos para facilitar aquella inesperada cuanto afligente tarea.

El ataúd fue transportado hasta el fúnebre que emprendió la marcha a paso lento, tomando por las calles 9 de Julio y Espejo, desde donde siguió hasta Las Heras para finalmente desembocar en la estación ferroviaria.

El coche fúnebre, con palafreneros, era arrastrado por seis caballos, precediéndole una sección del escuadrón con uniforme de gala. Cerraba la marcha otra sección y después iban algunos coches de duelo, vacíos, y más atrás una larga serie de vehículos que ocupaban un tramo superior a diez cuadras.

El público en silencioso recogimiento completaba el cortejo.

La banda tocaba un aire fúnebre en tono muy bajo y a intervalos podía notarse el silencio de la muchedumbre, que palpitaba en una intensa sensación de dolor.

El día estaba nublado y el cielo triste hacía aún más triste el acompañamiento. Los ruidos ordinarios de la ciudad se habían apagado por completo y la vida parecía existir solamente en el movimiento del cortejo.

Era aquello una ofrenda patética y testimonio elocuente de cuanto reinaba en el corazón de ese gran pueblo, formado por un conjunto de sentimientos libres y espontáneos, en un gesto que demostraba la universal sensación de tristeza y dolor, a la vista increíble de las iniciales "J.N.", que en lugar de lucir pintadas con oro en las alas de un avión, se destacaban en los cortinados negro-profundo de la carroza fúnebre.

La estación del ferrocarril se encontraba atestada de público y en ella el señor Antonio B. Mariani, gerente de esa sección, había supervisado diligentemente el alistamiento del convoy especial que la empresa despachó sin cargo, el cual contaba con un gran furgón de encomiendas, donde se había instalado con la mayor solemnidad posible, la capilla ardiente.

Le seguían dos coches-dormitorio para la comitiva que acompañaría los restos mortales de Jorge, y un coche comedor.

En su afán por atender todos los detalles a fin de que el convoy no sufriese demoras, el señor Mariani lo puso a cargo de un ingeniero maquinista.

En determinado momento, un público estimado en no menos de diez mil almas invadió la estación y las mujeres se asociaron al duelo concurriendo en masa.

Tanto la locomotora del convoy como los techos de los vagones se vieron coronados por racimos de personas que no querían perder detalles de lo que estaba ocurriendo.

Fue ese el preciso momento en que llegó el coche fúnebre del que, no sin grandes esfuerzos fue bajado el ataúd, que al ser colocado en el furgón arrancó de los presentes un murmullo incontenible de dolor.

Fueron tantos los que se precipitaron en su afán de ver y tocar el féretro, que las fuerzas de seguridad resultaron impotentes para contenerlos.

Como ya se dijo, el señor gobernador de la provincia encomendó al ministro de Hacienda, Dr. Joaquín Sayanca, que

le representara en el acto necrológico, quien tras depositarse el féretro en el furgón improvisó una apropiada alocución, cuya síntesis fue recogida en los siguientes términos:

"En nombre del excelentísimo gobierno vengo a despedir los despojos gloriosos de Jorge Newbery, tan grato al alma nacional, que tanto esperaba aún de su valor, de su ciencia, de su abnegación y patriotismo.

"Haciéndome superior a toda emoción, hago votos patrióticos porque la fibra argentina no se sienta deprimida por tanta desgracia, ¡por tanta injusticia...!".

El convoy fúnebre que recién pudo partir de Mendoza a las 12.15 horas, debió detenerse en las principales estaciones del trayecto, para satisfacer el insistente pedido de los vecinos en distintas localidades, que querían rendir un postrer homenaje a la última víctima —hasta ese momento— de la aviación en nuestro país.

Las personas que tomaron ubicación en los coches para trasladarse hasta Buenos Aires fueron las siguientes: por el Jockey Club los señores Ramón Castañeda, Luis Arroyo, Carlos Reynal, Augusto Marcó del Pont y Carlos Ortiz. Por el Club de Gimnasia y Esgrima: Servando Barria, Roberto T. Saravia y Gregorio Moyano, a los que se sumaron los aviadores Pablo Teodoro Fels y Mario Casale.

En La Paz, Beazley, Mackenna y Labou-



En Mendoza se procede al traslado de los restos de Jorge Newbery, desde el Jockey Club hasta la estación ferroviaria.

Foto: Archivo General de la Nación.

laye, fue necesario descubrir el ataúd y permitir el desfile de las numerosas personas congregadas en esas estaciones, debiéndose destacar que una comisión de prominentes vecinos de Villa Mercedes, lugar de nacimiento de la primera víctima de la aviación militar y alumno que había sido de Jorge Newbery, el teniente Manuel Félix Origone, se trasladó en tren especial a Justo Daract, llevando una banda de músicos que ejecutaron marchas fúnebres a la llegada del convoy.

Durante la noche el tren aumentó su velocidad a fin de encontrarse en la Capital Federal a la hora fijada, de manera que a las 8.15 horas de la mañana del día martes 3, entró en la estación José C. Paz, donde se hallaban reunidos los miembros de la familia Newbery; los ingenieros Duclout, Irmscher y Mascías; los representantes de la Escuela Militar de Aviación, tenientes de Biedma, Zanni y Giménez Krámer; los aviadores Paillette, Castaibert, Cattáneo y algunos otros, junto con amigos íntimos del extinto que se habían trasladado hasta el lugar con el tren que partió a las 7.05 horas, de Retiro.

La comitiva ascendió inmediatamente al furgón severamente enlutado, en cuyo centro, sobre una gruesa alfombra negra se hallaba depositado el féretro, envuelto en la bandera nacional y cubierto por numerosas coronas de flores.

Diez minutos después se reanudó el viaje, pudiéndose observar en todas las estaciones del trayecto a un público numeroso que se descubría respetuosamente al paso del convoy.

A las 9.05 el tren llegó a la estación Palermo, en cuyos amplios andenes se había aglomerado una enorme muchedumbre que se arrimó ansiosa al furgón fúnebre.

Antes de bajarse el ataúd, el señor Luis Arroyo, en nombre del Jockey Club de Mendoza hizo entrega de los despojos mortales a sus deudos, acompañando la acción con una oración fúnebre que hizo derramar sentidas lágrimas a los allí presentes.

Concluidas las palabras del orador, el féretro fue descendido a pulso en medio de un sepulcral silencio, haciéndose difíciles los desplazamientos del cortejo, dada la cantidad de personas que se habían ubicado en las escaleras y pasillos.

En la puerta de la estación esperaba una carroza fúnebre tirada por cuatro caballos, en la que se depositó el ataúd.

Para trasladar los restos hasta la Sociedad Sportiva Argentina, el correspondiente servicio estaba integrado por dicha carroza, seguida por dos berlinas de duelo, con lacayos, más ocho carruajes.

Queriendo expresar la concurrencia en la forma más elocuente el inmenso cariño que le profesaba a Newbery y con el propósito de dar mayor significado al acto, solicitó en voz alta que se le condujese a pulso, pero por diversas circunstancias no se pudo acceder a tan justo pedido.

En lugar de tomarse el camino más corto hasta el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, y a fin de que una mayor masa de pueblo pudiese rendir su postrer homenaje al ídolo abatido, el cortejo tomó por Santa Fe hasta la Avenida Sarmiento y desde allí prosiguió hacia la Avenida Alvear (hoy Libertador) donde girando lentamente a la izquierda se dirigió al punto de destino.

Desde muy temprano, en la gran portada de la Sociedad Sportiva Argentina, esperaban al cortejo delegaciones representativas del Jockey Club, Club del Progreso, Círculo de Armas, Aero Club Argentino y tantas otras entidades sociales y deportivas a las que había pertenecido en cuerpo y alma Jorge Alejandro Newbery.

Estaban también presentes numerosas familias, contándose entre ellas la del aviador Pablo Teodoro Fels.

Poco después de las 10.30 hs. llegó al lugar la carroza fúnebre, debiendo la policía realizar grandes esfuerzos para impedir que las avalanchas de públi-

co penetraran incontroladamente en el local.

El ataúd fue conducido hasta la capilla ardiente, y teniendo en cuenta las lesiones que Jorge había sufrido en el rostro, más el tiempo transcurrido desde su fallecimiento, se resolvió no descubrirlo.

El féretro fue colocado en el salón mayor del local, sobre un túmulo severamente dispuesto en el mismo ring de sus victorias, donde tantas veces Jorge le había ganado a la vida y que ahora lo recibía tendido fuera de combate, por un artero golpe de Knock-Out que cobardemente le había escamoteado la



La corona que ofrendaron sus amigos del Mercado del Plata.

Foto: Archivo General de la Nación.

sonrisa...

Como en aquel inolvidable 25 de diciembre de 1907, una vez más la Sociedad Sportiva Argentina había acondicionado su recinto para despedirlo, aunque esta vez la partida se llevaría a cabo sin la esperanza de un regreso.

Envolvía la caja fúnebre una bandera argentina, de seda, y a los pies fue colocado el gallardete de piloto que el aeronauta yacente había lucido tantas veces en los aeróstatos a su mando.

La capilla ardiente contenía candelabros romanos con capullos, cuarenta luces, cenefas bordadas en plata, lazos con crespón, posa ataúd, tapizados de piso, escalinata y túmulo donde se lo veló, buzones para tarjetas y lacayo de gran librea.

Llenaban el lugar infinidad de ofrendas florales, destacándose las coronas de flores naturales, artificiales y de bronce enviadas por familiares, amigos e instituciones deportivas y sociales de la Capital, interior y extranjero, entre las que sobresalía la corona de puesteros del Mercado del Plata, que fue colocada al lado de la remitida por el excelentísimo señor presidente de la Nación, Dr. Roque Sáenz Peña.

En el lado opuesto a la entrada del salón y frente a aquella ofrenda, colgaba la bandera de la Sociedad Sportiva Argentina, enlutada y bajo esta enseña se había colocado un gran retrato de Newbery orlado por crespones.

En el escenario del salón habían sido ubicadas innumerables plantas y ramos de flores, y en el extremo opuesto pendían los gallardetes de todas las sociedades deportivas de Buenos Aires, con un moño de crespón en cada una.

En un principio existió el propósito de impedir la entrada del público a la capilla ardiente hasta después del mediodía, pero aquello resultó imposible, ya que la avalancha de pueblo que había acudido insistió en tal forma que imponiéndose a los guardias del Ejército y la Policía ingresó y llenó el salón.

Representantes de las principales instituciones de la capital, militares, civiles, obreros, gente pobremente vestida y, en una palabra, todas las clases sociales de Buenos Aires, pasaron silenciosamente junto al ataúd, dirigiendo una mirada de admiración y dolor en recuerdo del hombre que supo captarse en vida la simpatía de todos, por sus diversas pruebas de hombría de bien, valor y audacia, puestas al servicio incondicional de su país.

A las 14 horas se soldó el cajón y a partir de ese momento quedó definitivamente vedado a todos el consuelo de volver a ver su cuerpo.

Muchas mujeres y niños arrojaban al pasar cerca del ataúd sus ofrendas florales, marchitas algunas debido a la prolongada espera, lo que aumentaba la imponencia dramática del espectáculo.

Cuando por fin se consiguió poner orden al acceso, la concurrencia penetraba al local por la puerta principal, descendía al salón donde se hallaba el féretro y después de rendir su homenaje salía hacia los jardines por otra puerta. En esta forma se evitaron las aglomeraciones hasta el anochecer y de esa manera el incesante desfile no se vio interrumpido.

Pero no todas las ofrendas habrían de ser flores al estilo que todos conocemos, porque al llegarle su turno de paso al niño Jorge Lobeur, de ocho años de edad, éste depositó sobre la caja mortuoria un pequeño avión que horas antes había confeccionado con sus propias manos.

A medianoche una compacta muchedumbre se agolpó frente al local de la Sportiva, aglomerándose frente a todas las entradas conducentes al recinto, a la espera de que se abriesen claros por donde poder ingresar, mas toda tentativa era infructuosa.

Ya fuera porque la organización policial resultaba superada, o que la misma muralla humana entorpeciera su ordenamiento, lo cierto es que nadie podía avanzar, aunque los más animosos lo conseguían deslizándose apretadamente con grandes esfuerzos.

Dentro del recinto la multitud era considerable, a punto tal que para evitarse una mayor aglomeración fueron clausuradas las puertas centrales para que no entrara más gente, que materialmente no hubiese tenido sitio alguno donde permanecer.

Aparte de las autoridades locales en todos sus niveles, también estuvieron presentes durante tan tristes jornadas,

en representación del Centro Militar y Naval uruguayo, el coronel Frabegat, a quien acompañaba el capitán del primer Regimiento de Artillería, Faustino Laguarda, investido además con la representación del Comité Pro Aviación Militar Uruguaya.

Tan prolongada vigilia desembocó por fin en el día 4 de marzo de 1914, en que al promediar la mañana el presbítero del clero castrense, capitán José Ignacio Yani, ofició una misa en la capilla ardiente, rogando por el eterno descanso de quien tan trágica y prematuramente había partido de nuestro lado.

La misma fue escuchada con solemne recogimiento por los familiares y amigos de Jorge Newbery, el Ministro de Guerra, el Intendente Municipal y diversas personalidades difíciles de enumerar, que en determinado momento se encontraron rodeando el túmulo.

Puede decirse sin lugar a dudas, que todo el país se asoció a los homenajes, que tenían más significación por el hondo y sincero sentimiento que lo inspiró que por la incontable cantidad de adhesiones.

Espectáculo reconfortante, si lo hay, el de esa emoción unánime ante la tragedia, ya que no fueron sólo los amigos de Jorge quienes se asociaron a las manifestaciones de duelo, sino todos los que de alguna manera admiraron el ejemplo de energía, temple, tenacidad y arrojo, de quien supo vivir como un héroe y morir como un ídolo.

Buenos Aires tenía fama de ser una



Misa oficiada por el presbítero Ignacio J. Yanni (capitán del clero castrense) en la capilla ardiente de la Sportiva, antes de ser retirados los restos de Jorge Newbery.

ciudad que marchaba hacia la indiferencia, pero fuerza es reconocer que llegado el caso su sensibilidad vibraba bajo la presión de sentimientos muy profundos, con la magnitud demostrada en aquellos momentos.

En la Dirección de Alumbrado se habían apagado los resplandores de su luz mayor y ahora todos se encontraban bajo la impresión de una desgracia irreparable.

Al penetrar en aquellas oficinas donde otrora Jorge Newbery derrochaba a raudales las inagotables reservas de su energía y talento, se advertían solamente las presencias sombrías de la tristeza y el desaliento.

La Escuela Militar de Aviación se había llamado a silencio reverente, y a fin de no quebrarlo ni con una simple puesta en marcha, su Dirección ordenó el desmontaje de las máquinas y su traslado hasta la Capital Federal, donde se volvieron a armar todos los aparatos que fueron instalados frente a la Sociedad Sportiva Argentina.

Momentos antes de ser retirado el féretro para iniciar su último recorrido hasta la Recoleta, los aviones que durante largas horas habían permanecido inmóviles en el lugar, fueron rodados hasta la explanada exterior del citado cementerio, con excepción del Morane-Saulnier de Jorge, retenido para que, al igual que las cabalgaduras legendarias de apuestos caballeros protagonistas de cuentos lejanos, fuese incorporado también al cortejo.

De pronto un movimiento nervioso como el que se produce cuando se avecinan grandes acontecimientos, precedió a la salida del féretro de la capilla ardiente.

Fue entonces cuando adhiriendo al duelo, las entidades colombófilas del país liberaron al unísono el enjambre de sus aves, a cuyo conjuro un fantástico romance de alas susurrantes expandió solemnemente el himno de su adiós, en homenaje a quien se encontraba todavía tan cerca y sin embargo ¡tan distante!

. . . .

El ataúd fue llevado a mano hasta el exterior de la Sportiva y colocado sobre un carrito porta-féretro, no sin grandes esfuerzos debido a lo apretujado de la concurrencia, que deseaba fervorosamente participar del acto y arrojar la flor de su homenaje sobre el habitáculo del aeroplano imaginario, con el que el piloto inolvidable estaba a punto de iniciar el último vuelo...

Allí aguardaba la carroza fúnebre tirada por ocho caballos, con ocho palafreneros, cocheros y lacayos de gran librea, de gala.

Cuando el coche fúnebre inició la marcha, fue seguido por una carroza imperial porta-coronas, a cuatro caballos, con lacayos; gran calesa francesa especial para flores; un landó a cuatro caballos para transportar placas de homenaje; tres berlinas de duelo y el carrito decorado para la conducción a pie del féretro, que iba envuelto por una bandera argentina cubierta de flores.

Inmediatamente detrás rodaba lentamente el Morane-Saulnier. Sobre su amplia hélice enlutada colgaba una bandera chilena con crespón negro, representando al pueblo hermano que en lugar de recibirlo vencedor de las altas cumbres en el suelo de su territorio, lo escoltaba acongojado en su tránsito a la gloria.

Junto a dicha enseña pendía el gallardete cuyos colores habían servido a Newbery como divisa aeronáutica: verde y rojo, sangre y esperanza —o mejor esperanza y sangre— simbolismo que en ese momento alcanzaba su más alta elocuencia, más emotiva aun cuando en pleno día fueron encendidas todas las luces de la Avenida Alvear, comunicándole mayor imponencia al acto.

Rodeaban y conducían al Morane-Saulnier un grupo de soldados y personas que habían acompañado a Newbery desde sus comienzos en la aviación. Eran su

maestro Marcel Paillette, el teniente coronel Antonio Arenales Uriburu y el Dr. Benito Villanueva visiblemente apenados; innumerables aviadores, periodistas y amigos, entre ellos su mecánico Paul Gailliz, que no encontraba consuelo, al igual que su ayudante el soldado Francisco Adolfo Beltrame, a quien pocos días antes Jorge Newbery había regalado un reloj de oro.

Más atrás un grupo de damas llevaba desplegada una bandera nacional.

Por momentos la marcha de la columna se hizo extremadamente difícil, debido a que la concurrencia realizaba esfuerzos inauditos por acercarse al féretro, a fin de llevarlo a pulso o, aunque más no fuese, empujar el pequeño rodado sobre el que estaba depositado.

Un venerable anciano de cabellos canos, tomado del cordón que bordeaba al ataúd, caminaba con dificultad y lloraba desconsoladamente.

Un periodista se le acercó para pre-



Los aviones de la Escuela de Aviación Militar, precedidos por efectivos militares, son rodados hasta la Recoleta, con anterioridad a la puesta en marcha del cortejo fúnebre.



En adhesión al duelo, las sociedades colombófilas argentinas echaron a volar un enjambre de palomas.

Foto: Archivo General de la Nación.

guntarle quién era, y su contestación pudo ser para él una de tantas, mas no para nosotros, puesto que se trataba, nada menos, que de aquel señor amigo de los Newbery, a quien Jorge niño llamaba "míster Sthetson" en su primer y lejano viaje a Nueva York...

Pese a la conjunción de esfuerzos de los civiles que deseaban colaborar con la policía y militares empeñados en organizar las columnas, llegó un momento en que su denuedo resultó insuficiente para controlar el desborde popular.

De cualquier manera el cortejo prosiguió su marcha con destino a la Recoleta, a cuyo frente, contiguas a los aviones, se aprestaban formaciones para rendir los honores decretados, junto con una banda militar apostada allí desde muy temprano.

En la avenida Quintana, frente a la Iglesia del Pilar, la columna estuvo detenida más de media hora con el objeto de entrar al templo donde debía oficiarse una misa de cuerpo presente, lo que no pudo llevarse a cabo ante la imposibilidad de superar la barrera humana que prácticamente bloqueaba el acceso,

visto lo cual la familia Newbery debió aceptar con cristiana resignación el involuntario incumplimiento de dicho acto religioso.

No obstante, una semana después los mismos parientes hicieron oficiar un funeral en la Iglesia de la Merced, el que estuvo a cargo de monseñor Espinosa, con el apoyo de orquesta que acompañó los sagrados oficios con nocturnos y marchas fúnebres que fueron escuchados con fervorosa unción por lo más significativo de la sociedad porteña.

En el momento de ser introducido en el cementerio, los restos de Jorge Alejandro Newbery recibieron el estremecedor homenaje de silencio de la multitud, que sin un gesto; ni siquiera un movimiento, contempló alelada su ingreso por los portales del sacro recinto del eterno descanso, abiertos de par en par como si el mismo Señor lo estuviese esperando.

A paso dolorosamente lento, concordante con el ritmo de una marcha fúnebre interpretada tenuemente por la banda militar, el féretro fue conducido hasta la bóveda —ahora inexistente— de D. Juan A. Fernández, que estaba ubicada en la sección 16, monumento de mármol blanco de Carrara, y depositado sobre catre de hierro, lado derecho, cuarto lugar, de acuerdo con la información que nos fue suministrada allí mismo por el



El ataúd conducido por autoridades, familiares y amigos.

decano de los cuidadores de dicho cementerio, el señor Juan Latrecchiana.

Desde ese emplazamiento que fue demolido en 1938 y cuyo lugar ocupa desde 1950 la bóveda de D. Pedro Lima, los restos de Jorge fueron retirados el 2 de mayo de 1937 y trasladados al lugar de su reposo definitivo donde se encuentra hoy, es decir, el mausoleo que la devoción popular costeó y mandó erigir a su memoria, mediante la intervención de la Comisión de Homenaje presidida a todo sobre una base, acorde con el conjunto escultórico debido a la inspiración del artista plástico argentino D. Hernán Cullen Ayerza (1879 - 1936), primer Director y uno de los fundadores de la Escuela Nacional de Bellas Artes "Manuel Belgrano", quien se adjudicó en 1915, por concurso abierto, el honor de ejecutar tan magnífica obra.

Dicho artista completó el trabajo poco antes de su lamentado fallecimiento ocurrido en 1936, lo que le impidió presen-



El Morane-Saulnier de Jorge Newbery, rodeado por autoridades y público, escolta al féretro.

dos sus efectos por el señor Ricardo Aldao, en el terreno ubicado en la calle 1 y diagonal 113 del cementerio de la Chacarita, cedido a tales fines por Ordenanza Municipal Nº 5414 de fecha 15 de diciembre de 1933, auspiciada por el Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires.

La obra está integrada por una alegoría en bronce del Icaro caído, contemplado por cinco cóndores andinos, asentado

ciar su inauguración llevada a cabo un año después, cuya guarda a partir de entonces estuvo a cargo de sucesivos empleados, función que en la actualidad cumple el cuidador de bóvedas D. Domingo Parmigiano.

A Jorge Newbery le cupo la gloria que suele caber excepcionalmente a las grandes personalidades del quehacer nacional, cuyo ingreso en el cementerio de la Recoleta no consta en ninguno de



La carroza fúnebre avanza lentamente precediendo al féretro.

sus libros, ya sea porque se encuentran más allá de las especulaciones burocráticas, o porque simplemente no han muerto para el alma de su pueblo.

Durante las exequias de Jorge Alejandro Newbery, muchos e importantes discursos fueron pronunciados por verdaderos maestros de la oratoria, coincidiendo todos en la grandeza de sus expresiones, tal el caso del Dr. Belisario Roldán que habló en nombre del Jockey Club; el barón Antonio de Marchi, por la Sociedad Sportiva Argentina; el señor Carlos Velarde Alvarez, por la Liga Peruana de Aviación; el señor Adrefi Aguzzi, por la Liga Aérea Nacional Uruguaya; el señor E. Rodríguez Mendoza, por la Secretaría de la Legación de Chile que él ejercía, y la señorita Amalia Celia Figueredo, que había volado con Jorge Newbery y que en el mismo año de su muerte se convirtiera en la primera aviadora argentina.

Sumóse luego a los oradores el señor Julio A. Costa, quien como escritor argentino leyó un emotivo poema de su creación, lamentándose que la fuerte impresión que embargaba en esos momentos al valeroso aviador italiano don Bartolomé Cattáneo, le impidiera rendir también homenaje, en nombre y representación de sus connacionales aeronáuticos.

Tocóle al teniente coronel D. Antonio Arenales Uriburu usar de la palabra en representación del Ejército Argentino, quien en su carácter de primer Director de la Escuela Militar de Aviación y con la solemnidad característica que sabía imprimir a sus expresiones en tales circunstancias, nos dejó el maravilloso legado de un canto de reconocimiento y fe, sintetizado en estos breves términos que rubricaron el alto vuelo de su pensamiento:

"La Escuela Militar de Aviación pierde con su desaparición a su fundador y a su apoyo más eficaz", para terminar diciendo: "a la caída de la tarde, ya concluida la labor diaria, cuando la noche no deje ver claramente el campo de trabajo de nuestro aeródromo, una sombra fugaz, la silueta de un aeroplano fantástico surcará los aires, y nuestro espíritu lleno de profundo recogimiento, pensará que van allí los manes de Newbery, sombra tutelar de los aviadores argentinos, consagrados a la realización del supremo ideal que alentó su vida: la grandeza de la Patria".

Recién a partir de ese momento, la humanidad toda comprendió que acababa de perder a uno de sus símbolos más representativos, que como reflejo de un clásico literario francés, había tenido la erudición del sabio, la imaginación del artista, la sensibilidad del poeta y la imparcialidad de un juez.



Traslado de los restos de Jorge Newbery al cementerio de la Chacarita, e inauguración del monumento a su memoria.

Foto: Archivo General de la Nación.

A lo que nosotros agregamos que la rectitud de carácter de este hombre superior; el equilibrio perfecto de su ge-

nio y su acendrado espíritu de sacrificio, fueron prendas que, guardando las distancias, lo igualaron a los padres de la Patria, ya que como ellos fue capaz de construir un todo a partir de la nada.

. . . .

Jorge Alejandro Newbery entró así en el templo de la inmortalidad, orlado por la gloria imponderable de los mártires, y si bien el destino lo arrancó de nuestro lado estampándole un sello sombrío en el medio de su límpida frente, la negrura impenetrable de la muerte no podrá disipar jamás la creciente proyección de su legado luminoso, a cuyo amparo, un día esplendoroso de tibia primavera, regresamos al cementerio del Oeste para hacerle saber al ídolo caído que estábamos a punto de completar este libro.

Al salir del mausoleo que guarda celosamente sus restos, el estridente bullicio de los pájaros nos indujo a dirigir la mirada hacia la parte alta del muro que respalda al monumento.

El espectáculo que se desarrollaba en ese instante hizo el milagro de convertir nuestro gesto adusto en amable sonrisa,



La enlutada representación infantil (6ta. División), del Club Atlético Huracán, despide al ídolo.

al advertir que ansiosos y vacilantes en el borde de sus nidos, instalados entre placas recordatorias y laureles de bronce, atrevidos pichones rumorosos, henchidos de osadía, se sentían ya dominadores del mundo ante la inminencia de su primer "vuelo solo".

Al advertir que él estaba allí lo invitaron a acompañarlos.

Seguramente quiso complacerlos, pero la fría memoria del bronce le recordó que era imposible volver atrás las páginas inamovibles de la historia, salvo —claro está— que algún factor imprevisible se aviniese a aligerarle el peso inalterable de su gloria.

Tal vez sonrió como sólo él sabía hacerlo y a plena luz del sol volvió a descansar en paz sobre su inmutable lecho de tiempo, recubierto permanentemente por renovados pétalos de agradecimiento...

El cóndor yacente descansará en paz, mientras surque el espacio EL LEGADO DE SU GENIO LUMINOSO...



APENDICE

Como una consecuencia más de la muerte de Jorge Alejandro Newbery, debemos consignar que la sucesión de sus bienes quedó inscripta en el Legajo Nº 2104 (dos tomos "sucesiones del año 1914"), depositados en el Archivo Sucesorio de los tribunales de la Capital Federal de la República Argentina, y fue iniciada el 5 de marzo de 1914, cuatro días después de su fallecimiento, por el juez de primera instancia, Dr. Horacio Gómez Lombardini, con domicilio en Cangallo 666, apoderado de la señora Sarah Escalante, viuda del occiso.

Para inventariar los bienes en cuestión, el citado juez designó al escribano Agustín Beruti. Se publicaron edictos y en su momento el administrador judicial de los bienes, Dr. Francisco J. Oliver, designó a los martilleros Naón y Bustillos, domiciliados en San Martín 427, para la subasta pública de los bienes inventariados.

Por otra parte, en el juicio 8212, folio 329 de 1914, ante el juez Dr. Arturo Seeber, secretaría De Pietri, la demandante Da. Virginia Scannavino de Borradori designó apoderado al señor Cayetano Alberti, domiciliado en Bartolomé Mitre 430, en el juicio en contra de la sucesión Jorge Newbery, para el cobro del alquiler de la calle Las Heras 2937 por el equivalente a CINCO meses después de su muerte, o sea 1.248 pesos, que fueron cobrados en el Banco de la Nación Argentina el 13 de noviembre de ese año.

Comunicaciones y enlace.
entrevistas en interior del país:
Técnica Sra. *ELSA AMANDA BURGOS ZAPATA*

Dibujos gráficos:
Arquitecta *GRACIELA NELLY FORTUNATO*

Traducciones:
Profesora *GRACIELA NELLY ARRAN*

Reproducciones fotográficas y arte
Sr *TOMAS D. BERRIOLO*

Reproducciones fotográficas de diarios y revistas
Prof. Sr. *HUGO KOLINOS AMERI*

Reimpresiones y tomas de material aeronáutico:
Sr. *HORACIO GAREISO*

LINOTIPIA "LINAS S.R.L."

FOTOGRABADOS "ARCO IRIS"

HONORES POSTUMOS

Desde el instante mismo en que JORGE ALEJANDRO NEWBERY nos dejó físicamente, su pueblo, por el que tanto había luchado, emprendió un largo e ininterrumpido peregrinaje newberyano, para jalonar con su nombre imperecedero todas las rutas y dimensiones imaginarias de la patria, implantando a su paso verdaderos hitos reverentes y eternos, para que sobrevivan hasta más allá de las horas los ecos de su existencia extraordinaria.

De entre la infinidad de honras póstumas materializadas a su memoria, nos fue dado rescatar del recuerdo, aparte de las ya mencionadas en el texto, aquellas que responden al siguiente ordenamiento alfabético:

Aeropuertos:

Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires.

Aeróstatos:

Globo Jorge Newbery de 1.600 metros cúbicos, propiedad del Aero Club Argentino, construido por el señor Ernani Mazzoleni. Primera ascensión realizada el 21 de abril de 1914.

Asociaciones:

Asociación de Vuelo Jorge Newbery — Buenos Aires— fundada el 31 de enero de 1931.

Audiciones:

(Radiales). Sábado 1 de marzo de 1952: LRA y toda la cadena oficial de radiodifusión irradió un mensaje radioteatralizado, bajo el título: Jorge Newbery caballero del deporte.

1975: Ciclo cultural Jorge Newbery, por Radio Rivadavia y Radio Mitre.

(Televisivas). Ciclos culturales sobre el tema Jorge Newbery, en Odol pregunta; Adelante juventud; Este es mi mundo y Programón.

Aulas:

Aula Jorge Newbery en la Escuela Nacional de Comercio N° 19 de la ciudad de Buenos Aires.

Aviones:

Avión nacional Ae. T.1, "Jorge Newbery", cuyo primer vuelo se llevó a cabo el 8 de febrero de 1934.

De cuatro aviones Piper que la Dirección Aeronáutica de Tucumán destacó en 1976 para efectuar un raid por las provincias argentinas, uno ostentaba el nombre de Jorge Newbery.

Barrios:

En la ciudad de Mar del Plata, lleva su nombre el Barrio de Empleados de Comercio.

Boxeo:

El 20 de marzo de 1964 se llevó a cabo el Campeonato de Novicios de Mendoza.

Bustos:

11-III-1941. En la Base Aérea Militar El Palomar inauguróse busto de Jorge Newbery en acto presidido por el general Angel María Zuloaga en nombre del Comando de Aviación del Ejército.

Museo Nacional de Aeronáutica, de Luis Perlotti. Escuela N° 7 del C.E. 12, donado en 1972 por el Círculo de Aeronáutica, hoy de la Fuerza Aérea.

Palacio Municipal de la ciudad de Buenos Aires y en su campo deportivo. Obras de D. Alberto Lagos.

Aeródromo Aero Club Argentino. 13/1/1978.

1965 —Escuela Nacional de Educación Técnica, de Haedo, provincia de Buenos Aires— obra de D. Luis Perlotti.

En los Clubes Gimnasia y Esgrima (sección Jorge Newbery), Huracán y Municipalidad.

Círculos de suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina y de las Fuerzas Armadas. Obras del S.M. (R) Alfredo Negritto.

Obra del escultor Luis Perlotti del 28-11-66 en la E.N.E.T. N° 1, Haedo.

Museo Nacional de Aeronáutica.

Aero Club Argentino. Aeródromo San Justo.

Calles:

Una en Capital Federal, desde Libertador a Warnes.

Avenida Jorge Newbery —Ezeiza, prov. de Buenos Aires—. Veintiséis calles con su nombre en el Gran Buenos Aires.

Canciones:

Un recuerdo a Newbery. Tango de Eugenio Cárdenas y José A. Severino.

A Jorge Newbery. Himno de Isabel Alonso Deyra y Luis R. Sanmartino.

Jorge Newbery —Marcha Militar—. Letra de Juan J. Güiraldes y Enrique Montserrat; música de Adolfo Colombo y José Antonio Lucci.

Corrientes y Esmeralda, tango de Celedonio Flores y Francisco Pracánico, que sus autores dedicáronle en la tapa.

De pura cepa. Tango de Roberto Firpo dedicado en tapa.

Tu sueño. Tango de Eduardo Arolas, dedicado y con foto de Jorge Newbery.

La Argentina te llora. Nocturno de Alejandro Batistti.

El Palomar. Letra y música del Precursor de la Aeronáutica Argentina S. Ayte. (R.E.) Tomás Toribio Pino. Este tango menciona a Jorge Newbery en el recitado escrito por D. Antonio de Biedma Recalde.

Clubes:

Club Social y Deportivo Jorge Newbery, fundado en 1948, cuya sede se encuentra instalada en la calle Jorge Newbery 3052 de la ciudad de Buenos Aires.

Club Atlético Jorge Newbery, de la localidad de Junín, provincia de Buenos Aires.

Jorge Newbery Foot-Ball Club, de Lobería.

Club Jorge Newbery —Rojas, prov. de Buenos Aires—.

Club Jorge Newbery, de la 5ª Brigada Aérea. Villa Reynolds, San Luis.

Club Atlético Jorge Newbery, de Carmen de Areco. Fundado el 5 de marzo de 1914; apenas cuatro días después de la muerte del héroe.

Club Jorge Newbery, de Salliqueló, fundado el 1 de mayo de 1914.

Club de Leones Jorge Newbery, departamento 04, de Capital Federal.

Club Social y Deportivo Jorge Newbery, de Versailles, Capital Federal.

Club Atlético Jorge Newbery, de Maipú, provincia de Buenos Aires, fundado el 20 de junio de 1944.

Club Deportivo Jorge Newbery, de Gálvez, provincia de Santa Fe.

Club Sportivo Jorge Newbery, de la ciudad de Mendoza, fundado el 21 de octubre de 1921.

Club y Restaurante Jorge Newbery, ubicado en la calle Alem Nº 85, de la ciudad de Mendoza.

Club Jorge Newbery, de Mar de Ajó (Norte).

Concursos:

Histórico literario "De Jorge Newbery a nuestros días", organizado por la Asociación Aeronáutica Argentina al conmemorarse el primer centenario del nacimiento del prócer.

De "Proyectos para el monumento a Jorge Newbery", organizado con similar motivo por la Institución citada precedentemente.

De composiciones escolares. Tema: Jorge Newbery. Ganado por la alumna Alicia Alejandra Casas; 7º grado A, turno mañana, de la Escuela Nº 14 del Consejo Escolar 14. Año 1976.

Cooperadoras:

Asociación Cooperadora Jorge Newbery de la Escuela Dr. Luis Agote, de la ciudad de Buenos Aires.

Cuadros:

Jorge Newbery presidente del Aero Club Argentnio, existente en el aeródromo que dicha entidad aerodeportiva posee en la provincia de Buenos Aires, Ruta 3, kilómetro 25,5.

Cuadro de 0,65 x 0,53 m, con lámina de Jorge Newbery, que se encuentra instalado en una dependencia del Círculo de la Fuerza Aérea.

Jorge Newbery. Oleo de María Alejandra Rodríguez Osado, donado al Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina.

Círculo de la Fuerza Aérea Argentina. Cuadro de 2,50 x 1,50 m representando a Jorge Newbery con uniforme militar. Oleo de Alfredo de la María.

Cuadro al óleo a su memoria en la sala de conferencias Asoc. Aer. Argentina.

Cuatro cuadros fotográficos recordatorios de su sepelio. (Museo Nac. Aeronáutico).

Trece cuadros con fotos distintos momentos de su vida (Museo Nac. Aer.).

Tres cuadros con escenas de su actividad aerostática.

Un relieve en bronce, circular, basado en madera. (Museo Nac. Aer.).

Deportivas:

Campo deportivo del Club Gimnasia y Esgrima, sección Jorge Newbery.

Campo deportivo Jorge Newbery. Círculo del Personal Civil de la Fuerza Aérea. Merlo, prov. Buenos Aires.

Dijes:

Existente en el Museo Nacional de Aeronáutica.

Dicho adorno presenta la imagen del Fundador, acompañada por la leyenda: 1875 - Jorge Newbery - 1914.

Escuelas:

Todas las que se mencionan a continuación llevan el nombre de Jorge Newbery:

Nº 7 del C. E. 12.

N 12 del Distrito 13.
Nº 18, D.E. 21.
Nº 22 de Uranga, Paraná, Entre Ríos.
Nº 22 de Munro, provincia de Buenos Aires.
Nº 22 de la ciudad de Mar del Plata.
Nº 23 del Distrito Tres de Febrero, sección 1ª. de José Ingenieros, provincia de Buenos Aires.
Nº 33 de Dock Sur.
Nº 230 de Unquillo, Córdoba.
Nº 147 de Las Heras, Mendoza.
Escuela Provincial N° 96 de La Veta, mina Pirquitas, Departamento Rinconada, provincia de Jujuy.
Escuela Nacional de Enseñanza Técnica Nº 1, de Haedo, provincia de Buenos Aires.
Escuela Nacional de Enseñanza Técnica Nº 1 de San Carlos de Bariloche. Río Negro.
Centro comunitario educacional Jorge Newbery, dependiente de la Dirección General de Asistencia y Promoción de la Comunidad, Villa Lugano.

Estaciones:

(Ferroviaria). En 1920 el F.C.C.B.A. —hoy Urquiza— puso el nombre de Jorge Newbery a la parada kilómetro 8.1.

(Tranviaria). El 4 de marzo de 1914, el gerente de la Empresa de Tranvías Anglo-Argentina comunicó la decisión de que la más antigua de las estaciones de superficie, ubicada en Rivadavia 3335, llevaría el nombre de Jorge Newbery.

Estadios:

Estadio Municipal Jorge Newbery, de Rosario, provincia de Santa Fe.

El Club Atlético Huracán impuso el nombre de Jorge Newbery a una de las tribunas de su estadio deportivo.

Exhibición:

Desde el 1 al 12 de marzo de 1954 se exhibió en Charcas y Florida, de la ciudad de Buenos Aires, en homenaie a Jorge Newbery, el monoplano Blériot que fuera de su propiedad.

Avión Blériot de su pertenencia (Mus. Nac. Aer.).

Barógrafo Richards (Museo Nac. Aer.).

Restos de la hélice de su último vuelo (Museo Nac. Aer.).

Tanque de aceite del avión que lo llevó a la muerte. (Museo Nac. Aer.).

Icaro en bronce, de su pertenencia. (Aer. Cl. Arg.).

Escritorio madera de olivo, labrado, con tapa vítrea. (Aero Club Argentino).

Sillón de madera tapizado en cuero. (Aero Club Argentino).

Filatelia:

En mayo de 1954 circularon sellos postales con viñetas conmemorativas de la obra llevada a cabo por Jorge Newbery.

En marzo de 1954, toda la correspondencia que circuló en el país fue obliterada con una banda lusiva, por orden del Ministerio de Comunicaciones.

El 29 de febrero de 1964 apareció una estampilla de cuatro pesos m/n. con la efigie de Jorge Newbery, ordenada por Decreto 33/64.

Estampilla "XXª Semana Aeronáutica y Espacial República Argentina".

El 16 de noviembre de 1971, por primera vez en un vuelo especial a nuestras Islas Malvinas, fue una carta con timbre postal alegórico a Jorge Newbery.

Fotografía de 50 x 70 cm. (Museo Nac. Aer.).

Hangares:

Hangar Jorge Newbery, en el aeródromo del Aero Club Victoria, de la localidad homónima de Entre Ríos.

Hangar "Jorge Newbery" en el Aero Club Argentino.

Hipismo:

La sexta carrera disputada el 1 de junio de 1975 en el Hipódromo Argentino —Palermo— fue denominada "Clásico Jorge Newbery".

El 13 de marzo de 1964, el Jockey Club dispuso que el Premio de la tercera carrera disputada ese día en el Hipódromo de San Isidro, llevara el nombre de Jorge Newbery.

Homenajes:

Aparte de los que se mencionan, su recuento en detalle abarcaría las páginas de otro libro. No obstante cabe consignar que el 1 de marzo de 1954, el excelentísimo señor Presidente de la Nación Argentina, se dirigió al país por la red de radiodifusión y televisión en homenaje a Jorge Newbery, finalizando su mensaje a la hora exacta del fallecimiento del prócer

En la misma fecha y hora, por iniciativa de la Federación Argentina de Aeroclubes, todas las instituciones aerodeportivas del país realizaron vuelos de homenaje, en escuadrilla, sobre sus respectivas localidades.

La Revista Nacional de Aeronáutica carátuló su número 261, correspondiente a febrero de 1964, con la imagen de Jorge Newbery, y en sus páginas se trataron temas relacionados con su vida.

Institutos:

Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, fundado el 27 de mayo de 1975.

Lagos:

Lago Jorge Newbery, ubicado en el Parque Almirante Brown de la ciudad de Buenos Aires.

Libros:

Jorge Newbery —el conquistador del espacio— autor D. Raúl Larra.

Vida y obra de Jorge Newbery en dos opúsculos de D. Raúl Alejandro Apold.

Jorge Newbery —el fundador— plaqueta editada por el Instituto de Historia Aeronáutica Jorge Newbery.

El Petróleo —a Jorge Newbery en el Año Centenario de su nacimiento—. Plaqueta editada por Y.P.F.

En un libro aeronáutico escrito por Eduardo Bradley editado en 1917, su autor le rinde homenaje de agradecimiento a Jorge Newbery, por las enseñanzas técnicas que éste le transmitiera en vida.

Complementan a la literatura citada precedentemente, infinidad de folletos y artículos escritos por calificados autores, algunos de los cuales los insertaron en sus libros.

Localidades:

Jorge Newbery (entre Palmira y Rodríguez Peña) Mendoza.

Lotería:

La emisión Nº 3360 de la Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos, de fecha 17 de setiembre de 1965, llevaba impresa a su izquierda, la imagen de Jorge Nembery.

Marcha:

"Jorge Newbery" en el centenario de su nacimiento.

Medallas:

El 1 de abril de 1914 se acuñaron medallas, utilizándose restos metálicos del Morane Saulnier de Fels, con el que Jorge Newbery perdió la vida. (Museo Nac. de Aer. y flia. Apold).

Dirección de Alumbrado, en memoria de Jorge Newbery, 1875-1914.

Cinco medallas recordatorias de distinto tipo, en el Museo Nacional de Aeronáutica.

Comisión ejecutiva de homenaje a Jorge Newbery. 1 de marzo de 1954 —40º aniversario de su muerte— con distintivo del Aero Club Argentino en su anverso y Gloster Meteor en su reverso.

Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 1, de Haedo. Ingeniero Jorge Newbery en el centenario de su nacimiento. 1875-1975.

Fueron acuñadas muchas más en distintas oportunidades.

Monolitos:

El 23 de marzo de 1930, se inauguró en el Departamento Juan Gregorio de Las Heras, provincia de Mendoza, sobre la calle Lisandro Moyano, frente al campo histórico de "El Plumerillo" el monolito recordatorio del accidente de aviación que costara la vida a Jorge Alejandro Newbery.

El 2 de octubre de 1960, en las calles Chilavert y Larrazábal se descubrió un monolito con placa alusiva a Jorge Newbery y otros, en conmemoracion de la XV Semana de Aeronáutica, como parte de los actos llevados a cabo en la ciudad de Buenos Aires.

El 23 de febrero de 1964, en nombre del Ejército, Marina y Aeronáutica, se descubrió un monolito con placa alegórica en el Campo Hípico Militar ubicado en Palermo, ciudad de Buenos Aires, ex Sociedad Sportiva Argentina, en conmemoración de la primera ascensión realizada en el país con el globo "Pampero". —Newbery-Anchorena, 25-XII-1907—.

Monumentos:

Alegoría Cóndor, ubicado en la Ciudad Jardín Lomas de El Palomar.

Con respecto al mausoleo que guarda los restos de Jorge Newbery, se hizo referencia en el texto.

Oleos:

Oleo de 1,35 x 1,12, (autor F. Mascías Mac Dougall), 1914 en Aerod., San Justo.

Oleo de J. N. - Récord de Altura en Morane Saulnier, por Ezequiel Martínez, 1975.

Oración:

Los aeronautas argentinos de su época publican una oración en su homenaje.

Parques

Parque Jorge Newbery en Av. Figueroa Alcorta 3585.

Películas:

Un espíritu de cóndor. Realizada por el Ministerio del Interior. Duración 20 minutos.

Película récord 6.225 metros de altura. Duración 10 minutos.

Película aeronáutica dirigida por D. Carlos Borcosque, con un actor personificando a Jorge Newbery.

Diversos actos de Jorge Newbery. Max Glucksman. Duración 6 minutos.

Algunos vuelos realizados en El Palomar en el curso de 1913. Duración 16 minutos.

Marzo de 1914. Todo lo relacionado con el sepelio de los restos de Jorge Newbery. Duración 16 minutos.

"Alas de mi Patria". Lo menciona.

"Mas allá del sol". Vida de Jorge Newbery

Piedra basal:

Por Ordenanza Municipal Nº 30769 del 20 de mayo de 1975, fue autorizada la colocación de una piedra basal y placa, en el espacio ubicado en la intersección S.O. de las Avenidas del Libertador y Sarmiento, frente al Jardín Zoológico de la ciudad de Buenos Aires, donde será erigido un monumento a la memoria de Jorge Newbery, auspiciado por la Asociación Aeronáutica Argentina.

Piscina:

Natatorio Jorge Newbery, de la Asociación Atlética Argentinos Juniors.

Placas:

En el monolito ubicado en Mendoza:

Los Boy-scouts argentinos de Buenos Aires que llevan su nombre —sin fecha—.

Centro de Aviación Civil de Buenos Aires a Newbery, en la semana del 22 al 29 de marzo de 1930.

El Comité Argentino Permanente de Aero-

náutica a Jorge Newbery, del 24 de marzo al 1 de abril de 1934.

Placa recordatoria del accidente de 1914. 1 de marzo de 1954. (Anónima.)

Aero Club de Mendoza a Jorge Newbery 1914-1º de marzo-1964.

Club Sportivo Jorge Newbery en el 50° aniversario de su fallecimiento.

El deporte de Mendoza a Jorge Newbery en el cincuentenario de su muerte.

1914-1964. La aviación civil de Mendoza a Jorge Newbery.

Pueblo y Gobierno de Mendoza a Jorge Newbery en el 50º aniversario de su fallecimiento.

Homenaje del Pueblo y Municipalidad de Godoy Cruz en el 50º aniversario de su fallecimiento.

La Comisión de homenaje a Jorge Newbery, en el 50º aniversario de su muerte.

La Aeronáutica Militar Argentina en el cincuentenario de su fallecimiento.

Cementerio de la Chacarita. Sobre el muro que respalda al monumento:

El personal de obras electromecánicas al primer Director de la Dirección de Alumbrado Público. 1914-1º de marzo-1964.

La Comisión de Homenaje a Jorge Newbery en el 50º aniversario de su muerte.

Homenaje a Jorge Newbery. La Fuerza Aérea Argentina en el cincuentenario de su creación; el Aero Club Argentino y los Precursores de la Aviación Argentina. 24 de noviembre de 1962

A Jorge Newbery en el cuarenta aniversario de su muerte. 1914-1º de marzo-1954.

El Club Atlético Huracán en el 30º aniversario de su fundación, a su ex presidente honorario. 1908-1º de noviembre-1938.

El Ejército Argentino, la Armada Argentina y la Aeronáutica Militar Argentina en el 50° aniversario de su muerte.

La Casa del Boxeador 24-XI-1962.

La Academia de Guerra Aérea del Perú. 24-XI-1962.

Homenaje de la Asociación de ex-alumnos de la Escuela Jorge Newbery —1955—.

La aviación uruguaya. Setiembre 1946.

El Comité Electrotécnico Argentino a su Fundador y primer Presidente. Mayo 1953.

Aero Club de La Plata. 1 de marzo de 1945.

El Círculo de Armas. 1-III-1914.

El Pueblo de Chivilcoy. 1-III-1914.

La juventud de Belgrano —sin fecha—.

Los electricistas de espectáculos públicos a quien fue su digno director. 1-III-1936.

A Jorge Newbery los aviadores argentinos —1936—.

El Ejército a la memoria de Jorge Newbery, miembro de la Dirección Técnica de la Escuela de Aviación Militar. 1-III-1914.

El Jockey Club de Buenos Aires. 1-III-1914.

Homenaje de la juventud chilena —sin fecha—.

Los empleados del Círculo de Armas. 1-III-1914.

Homenaje de Luis María de Estrada Zellis.

El Aero Club Argentino a su presidente en el primer aniversario de su muerte.

El Club Hípico Argentino. 1-III-1914.

El personal de la Dirección General de Alumbrado. 1-III-1919.

Club Sportivo Jorge Newbery fundado en Belgrano el 1 de marzo de 1914. Homenaje en el primer aniversario de su muerte.

Club Atlético Huracán. 1914-1 de marzo-1919.

El Club Nacional de Foot-ball de Montevideo. 15-III-1914.

Los conscriptos clase 1892 que prestaron servicios en la Escuela Militar de Aviación en El Palomar. Sin fecha.

Corona de laureles del Club del Progreso. 1-III-1914. (Todas las coronas que se mencionan son de bronce).

Corona de laureles de la Dirección General de Instalaciones Eléctricas, Mecánicas y Alumbrado. 1-III-1914.

Dos coronas más, una grande y otra chica, sin inscripciones.

Desapareció una placa extraída con violencia.

Placas sobre la base del monumento:

Placa de la Armada Nacional Argentina con fecha 29 de mayo de 1965.

Club de Leones de Buenos Aires, Jorge Newbery.

Puerta de entrada al mausoleo:

Placa redonda con la efigie de Jorge Newbery, —1937— obra del escultor H. Cerantonio

Interior del monumento:

Los empleados de la Municipalal. Obra de Jorge M. Lubary.

De la Asociación Mutual de la Casa del Boxeador. 14-9-1949.

Plaquita con cruz: Cruz ofrecida por los Empleados de la ex Dirección de Alumbrado a su Director. 25-4-1937.

Sobre el ataúd de Jorge Newbery:

Escudo nacional de bronce, en relieve, aplicado en la tapa.

El Club Atlético Municipal (Dirección de Alumbrado) a Jorge Newbery. Abril de 1937.

Ingeniero J. A. Newbrey (R.I.P.) fallecido en Mendoza el 1-III-1914. —Venía colocada en el ataúd—.

En otros lugares:

Jorge Newbery —1875-1914— (con su efigie) ubicada en la calle que lleva su nombre y Alvarez Thomas, de la ciudad de Buenos Aires.

En Chilavert y Larrazábal de la ciudad de Buenos Aires. Plaza Precursores de la Alas Argentinas.

Florida y Cangallo: 1º de marzo de 1964.

Placa en la calle Mendoza al 480 del Barrio Etchesortú (Rosario), marzo de 1954.

Placa en la Escuela de Aviación Militar. 8-III-1954.

En el ángulo N.E. de la Plaza Intendente Seeber: LA NACION ARGENTINA A JORGE NEWBERY. —1975—.

El 11 de marzo de 1954 se descubrió una placa recordatoria en el lugar natal de Jorge Newbery.

Placa en la calle Jorge Newbery de la Ciudad Jardín Lomas de El Palomar.

Placa Asociación Aeronáutica Argentina en Florida y Cangallo de la ciudad de Buenos Aires. 1975.

Misma Institución y fecha en la calle Moldes 2368.

Placa en la sede del Buenos Aires Rowing Club (Tigre).

El Banco Popular Argentino colocó una placa alusiva en el vestíbulo del edificio que posee en la calle Florida y Cangallo.

En su frente de la calle Florida 201, una placa nos recuerda que: "En este solar nació Jorge Newbery el 29 de mayo de 1875".

Próxima a la anterior, otra placa rememora el centenario del mismo, en nombre del Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista, Jurisdicción Nacional.

Placa en memoria de Jorge Newbery, colocada por sus amigos en "la casa del ángel", la cual se encuentra hoy en el Museo Nacional de Aeronáutica.

El 12 de mayo de 1954 fue colocada una placa en Chascomús (F.C.R.), en homenaje a Jorge Newbery, sobre la calle que lleva su nombre.

Placa mármol en Barra San Juan (ROU).

Plazas:

Precursores de las Alas Argentinas, en Villa Lugano. Ciudad de Buenos Aires.

Plaza Jorge Newbery ubicada en el Barrio Empleados de Comercio que lleva su nombre, en la ciudad de Mar del Plata.

Plaza "Jorge Newbery" en Quilmes, provincia de Buenos Aires.

Plazoletas:

Jorge Newbery ubicada en la intersección de las Avenidas Libertador y Sarmiento de la ciudad de Buenos Aires.

Una en Ciudad Jardín Lomas de El Palomar.

Poesías:

A Jorge Newbery le fueron dedicadas infinidad de poesías, que a pesar de su aparente inmaterialidad brindaron su aporte emotivo en distintas oportunidades y lugares.

Retrato al óleo de 1 m x 0,50 m. (Museo Nac. de Aeronáutica).

Premio:

Anual de ingeniería mecánica y electricidad, otorgado por el Colegio de Ingenieros Mecánicos y Electricistas de Buenos Aires.

Síntesis de Demostraciones:

Las demostraciones efectuadas a la memoria de Jorge Newbery han sido innumerables, lo que imposibilita su enumeración sin caer en omisiones.

No obstante y por el hecho de encontrarse involucradas las alas de un país hermano, permítasenos citarlas a todas en la mención de la efectuada ante el mausoleo que guarda los restos de Jorge Newbery, el 1 de marzo de 1964, por una delegación trasplatina encabezada por el presidente del Aero Club del Uruguay, señor Paselli, a quien acompañaba el decano de los periodistas aeronáuticos rioplatenses, señor Italo Perotti, con motivo de los actos conmemorativos del cincuentenario del fallecimiento del prócer.

Talleres:

Aerotalleres Jorge Newbery. Pigüé, prov. de Buenos Aires.

Tarjetas postales:

En el mes de marzo de 1954, la Subsecretaría de Informaciones de la Presidencia de la Nación, puso en circulación tarjetas postales con la imagen y datos biográficos de Jorge Newbery.

Torneos:

En la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, el 29 de junio de 1975 se llevó a cabo un torneo de esgrima denominado Jorge Newbery.

En marzo de 1964 el Club Atlético Huracán hizo disputar un torneo octogonal de fútbol, al que se llamó Jorge Newbery.

En la misma fecha y con idéntico nombre, dicha Institución llevó a cabo un torneo de pelota a paleta para clubes de 1ª División.

El 1 de marzo de 1964, en coincidencia con el cincuentenario del fallecimiento de Jorge Newbery, la Cámara de Comercio de Aviación auspició un torneo de aeromodelismo, que con el nombre del héroe se llevó a cabo en el aeródromo Mariano Moreno, ubicado en José C. Paz, provincia de Buenos Aires.

El 25 de abril de 1937, el Club Atlético Dirección General de Alumbrado resolvió con motivo del homenaje que se llevaría a cabo al inaugurarse el monumento al gran deportista desaparecido, instituir en el Club el "Día de Jorge Newbery", con carácter permanente y anual, en el que se realizaría un torneo interno general de todos los deportes, a disputarse en dos bandos que se denominarían: celeste y blanco.

Trofeos:

El domingo 1 de marzo de 1964, el Yacht Club Argentino instituyó un trofeo con el nombre de Jorge Alejandro Newbery, a los efectos de ponerlo en disputa ese mismo año.

Aparte de los honores póstumos detallados, cuya importancia y número no dejó de asombrarnos al efectuar su recuento, existen otros aspectos dignos de ser comentados, para comprender mejor hasta qué planos escaló la fama de este hombre singular.

He aquí algunos de ellos:

Por Resolución Nº 41394, de fecha 19 de marzo de 1968, expedida por el Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay, Jorge Newbery fue declarado BENEMERITO de la aeronáutica uruguaya, título que fue entregado personalmente a sus familiares por el Inspector General, brigadier Danilo E. Sena, durante un acto especial que se llevó a cabo en el aeródromo militar capitán Boiso Lanza, de la nación hermana.

Su propia patria también lo consideró siempre como PRECURSOR y BENEMERITO DE LA AERONAUTICA ARGENTINA, confirmándolo en carácter de tal mediante la Ley Nº 18.559 promulgada el 21 de enero de 1970 y publicada en el Boletín Aeronáutico Público Nº 2100, fechado el 6 de abril del mismo año.

A partir de ahí no habría de transcurrir mucho tiempo más para que el juicio inapelable de la Historia lo consagrara FUNDADOR de la aeronáutica argentina, mediante la Resolución 300/76 del 12 de abril de 1976, aparecida en Boletín Aeronáutico Público Nº 2297, cuyo contenido de fondo dice textualmente:

"Visto lo informado por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery y la Asociación Aeronáutica Argentina, lo propuesto por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, y

"CONSIDERANDO:

"Que en la vida de las naciones, las instituciones y de las actividades humanas, sus hechos originarios son inseparables de quienes, con patriotismo, visión y capacidad, las fundaron.

"Que la historia de la Aeronáutica Argentina se remonta a los tiempos mismos en que, a principios de este siglo, comenzaba en el mundo el vuelo mecánico, cuando un reducido grupo de precursores inició entre nosotros la actividad aérea.

"Que de ese grupo de precursores se destaca nítidamente la imagen del ingeniero Jorge Newbery, quien con visión de futuro volcó el esfuerzo de su acción en la fundación del Aeroclub Argentino y la Escuela de Aviación Militar, instituciones madre de la pujante realidad de la aviación de nuestros días.

"Que en la multifacética personalidad de Newbery se destaca por igual como investigador científico, dirigente excepcional, piloto civil, instructor de aviadores militares, probo funcionario público y deportista pionero consumado; en su-

ma, ejemplo cabal del tipo de ciudadano que hizo grande y progresista a nuestro país.

"Que en el campo específico de la aeronáutica la acción de Newbery sirvió para establecer que la actividad de los aviadores se une y apoya recíprocamente sin distingos entre aviación militar, deportiva, privada o comercial; así como también en lo concerniente a la interdependencia de las actividades de base que la sustentan: industriales, de investigación, de infraestructura y de política de desarrollo.

"Que los historiadores, los escritores especializados y las altas personalidades que lo trataron o lo conocieron coinciden en considerarlo como la máxima figura y fundador institucional de la Aeronáutica Argentina.

"Que estando este concepto firmemente arraigado en el pueblo de la Nación y siendo decisión de la Fuerza Aérea reconocer sus méritos, así como también poner de relieve el sentimiento de gratitud nacional por su obra extraordinaria,

El Comandante General de la Fuerza Aérea,

RESUELVE:

"1º – Declarar al ingeniero Jorge Newbery 'Fundador de la Aeronáutica Argentina'.

"2º – Honrar su memoria exhibiendo su imagen junto a la del Libertador General Don José de San Martín, en todos los organismos dependientes de la Fuerza Aérea hasta el nivel de Escuadrilla y en todo lugar destinado a la atención al público.

"3º – El Comando de Material procederá a la distribución de las láminas con la imagen del Fundador de la Aeronáutica, que fueron provistas a la Fuerza por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery.

"4º – Las dependencias señaladas en el número 2º, procederán a enmarcar las citadas láminas según lo indicado en el Anexo "A" (Instrucciones para el enmarcado de láminas de Jorge Newbery) que se adjunta y forma parte de la presente Resolución.

"5º – Comuníquese, publíquese en Boletín Aeronáutico Público y archívese en el Estado Mayor General (Jefatura I - Intereses Aeronáuticos). — ORLANDO R. AGOSTI."

Nota aclaratoria:

Por Resolución Nº 672 del 24 de agosto de 1976 se modifica la Resolución Nº 300/76 en el Nº 2º de la siguiente forma:

Honrar en forma permanente su memoria, mediante la exhibición de su imagen en los lugares y según aspectos de detalle establecidos en el párrafo 852/2 del R. A. G. 11.

De esta manera tan justa cuanto honrosa, la Aeronáutica Argentina declaró a su FUNDADOR por intermedio de la Fuerza Aérea, con lo que la Nación toda ubicó en su dimensión precisa la imagen de *Jorge Newbery hasta nuestros días*, envuelta en esa aureola luminosa que superando al tiempo llegó hasta aquí —después de atravesar las tinieblas abismales que más de una vez envolvieron al mundo— para marcarnos la dirección exacta que conduce hacia las pacíficas regiones del trabajo fecundo, a fin de que al amparo de su ejemplo rector, podamos seguir construyendo como él lo soñó, aquel imaginario mundo de amor que sólo puede caber en la unión fraternal de todos los cielos del mundo



UNA DETERMINACION TRASCENDENTE

ORDENANZAS, DECRETOS Y RESOLUCIONES

MONUMENTO A LA MEMORIA DEL INGENIERO JORGE NEWBERY

ORDENANZA Nº 30.769

Exp. 36.331/75

Artículo 1º — Aféctase el espacio necesario en la plazoleta existente en la intersección de la Avenida del Libertador General San Martín y Avenida Sarmiento, frente al Jardín Zoológico, con destino a la erección de un monumento que exalte la memoria del Ingeniero Jorge Newbery.

Art. 2º — El Departamento Ejecutivo, por intermedio del Ministerio del Interior, gestionará del H. Congreso de la Nación la sanción de la ley que permita emplazar el monumento al héroe.

Art. 3º — Autorízase a la Asociación Aeronáutica Argentina a colocar la piedra basal del monumento en el lugar señalado en el artículo 1º de la presente ordenanza, para lo cual el Departamento Ejecutivo prestará todo su apoyo a los actos que se realicen con motivo de ese acontecimiento.

Art. 4º — Comuníquese, etc.

8 de mayo de 1975

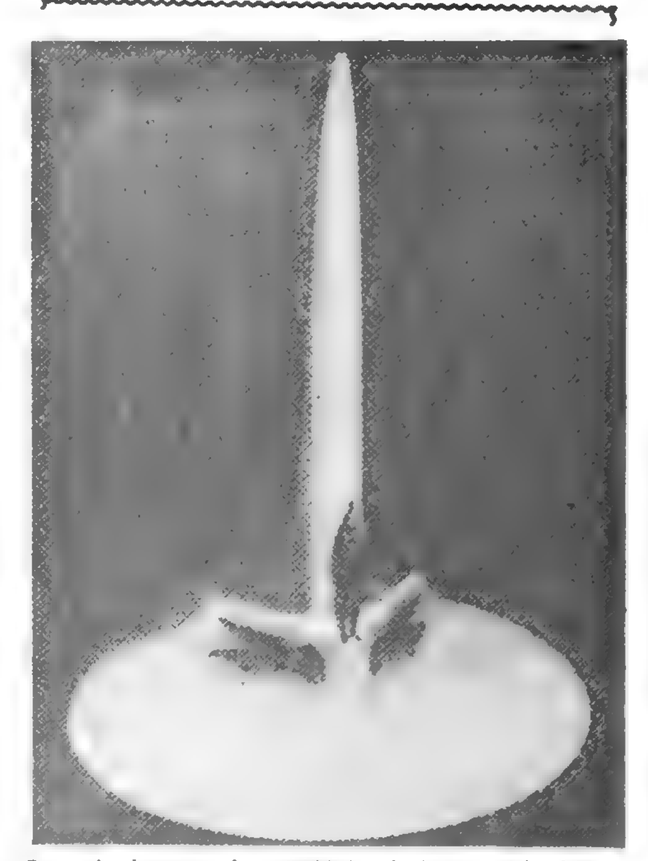
Comuníquese al Departamento Ejecutivo, con remisión de las presentes actuaciones que la H. Sala de Representantes ha sancionado en sesión de la fecha, registrada bajo el Nº 30.769 la Ordenanza que antecede. Dése a la presente carácter de atenta nota de envío.

MIGUEL UNAMUNO
Carlos Gro

Buenos Aires, 20 de mayo de 1975

Promúlgase la Ordenanza Nº 30.769, sancionada el 8 de mayo del corriente año; dése al Registro Municipal y a la prensa; acúsese recibo; publíquese en el Boletín Municipal; diríjase mensaje al Ministerio del Interior en los términos acordados y, pase para su conocimiento y demás fines a las direcciones de Ceremonial, de Paseos, de Festejos Populares y Ornamentación, General de Arquitectura y Urbanismo y a la Comisión creada por Ordenanza Nº 15.788 (B.M. 11.255).

EMBRIONI
Antonio Montell



En rueda de prensa las autoridades de la Asociación Aeronautica Argentina presentaron el proyecto de monumento a Jorge NEWBERY que será erigido en la Plaza Seeber, en la intersección de las avenidas Libertador y Sarmiento de esta Capital.

FUENTES DE INFORMACION

INSTITUCIONES

Aeroclubes: Argentino y Victoria.

Archivos: General de la Armada Argentina - General del Ejército Argentino - General de la Fuerza Aérea Argentina - General de la Nación.

Asociación Aeronáutica Argentina.

Bibliotecas: De la Casa de Gobierno - Del Palacio Municipal de la ciudad de Buenos Aires - Del Círculo de la Fuerza Aérea - Del Congreso de la Nación - De la ex Cámara de Representantes de la ciudad de Buenos Aires - Municipal Central - Municipal Esteban Echeverría - Municipal Manuel Gálvez - Nacional - General San Martín, de la ciudad de Mendoza - Del Comando General de la Armada Argentina.

Centro Lincoln, sección Referencias del Servicio Cultural e Informativo de los Estados Unidos de América.

Círculos: De la Fuerza Aérea - De Suboficiales de la Fuerza Aérea, sede central - De Suboficiales de la Fuerza Aérea, regional Mendoza - De Suboficiales de las Fuerzas Armadas, sede central y filial Córdoba.

Clubes: Atlético Huracán Gimnasia y Esgrima - Buenos Aires Rowling - Sailing Tigre - Automóvil Club Argentino.

Departamentos: Asuntos Históricos de la Fuerza Aérea - Estudios Históricos Navales - Enrolamiento del Comando en Jefe del Ejército - De Relaciones Policiales de la Policía de Mendoza.

Dirección de Estudios Históricos del Ejército.

Embajadas: De España De los Estados Unidos de América - De Francia.

Institutos: Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery - Histórico de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires.

Museos: Nacional de Aeronáutica - General San Martín de la ciudad de Mendoza.

Odol S.A. Industrial y Comercial.

Programación y Control de gestión, área T.V. del Ministerio de Educación.

Policía Federal Argentina.

Residencial geriátrica "Sucre".

Secretaría de la Administración del Hospital Juan A. Fernández.

Universidad Popular de Belgrano, Alfredo Fazio.

PERSONAS:

Sr. Apold Raúl Alejandro (periodista y escritor).

Sra. Abanza Celia del Mazo de (Jefa de Relaciones Públicas de Odol S.A.).

Sr. Billoch Newbery Alejandro José (sobrino de Jorge Newbery).

S.M. Bamio José Furriel de Estudios Históricos de la Armada Argentina.

Sr. Borges Jorge Luis (escritor).

Dr. León Benarós (escritor e historiador).

Sr. Carranzani Juan Carlos - Investigador de la Biblioteca General San Martín, de Mendoza

Sr. Cecere Juan - Presidente del Aero Club Argentino.

Sr. Caruccio Juan - Hijo del ama de llaves de Jorge Newbery.

S.M. Cuello Jorge Félix - Secretario del Circulo de Suboficiales de la Fuerza Aérea, regional Mendoza.

Dra. Christie Newbery María Esther de Cucullu Nazar - Sobrina nieta de Jorge Newbery.

Delcasse de González Carlota (hija del doctor Carlos Delcasse).

Sr. Digbourg, Edmundo (escritor).

Dra. Fernández de Salcedo María del Carmen - Del Colegio Nacional Buenos Aires.

Sr. Gil Carlos y su esposa Sra. Filomena Luque de - Aportaron Documentación gestionada ante la Oficina Central de Informes de la Dirección Provincial de Turismo de Mendoza.

Sr. Giordano Vicente, Secretario Técnico del Colegio Nacional Buenos Aires.

Sra. Goldkuhl de Apold, Adela.

Arquitecto González Podestá Aquilino - Investigador de Transportes ciudadanos.

Sr. Ispani Adolfo Adán - Documentación aeronáutica de principios de siglo.

Sr. Joost Newbery Ricardo Rodolfo Conrado - Sobrino de Jorge y varón decano de la familia Newbery.

Sta. Joost Newbery Elvira María Lola - Sobrina de Jorge Newbery.

Sr. Joost Newbery Jorge Pedro - Sobrino de Jorge Newbery.

Sr. Joost Newbery Horacio Alberto - Sobrino de Jorge Newbery.

Sr. Joost Newbery Carlos Alfredo - Sobrino de Jorge Newbery.

Sra. Joost Newbery de Zinkgräf, María Rosa Sobrina nieta de Jorge Newbery.

Profesor Lariá Salvador Carlos - Historiador y profesor de la Escuela de Policía de Mendoza.

Monseñor Lloverás Miguel - Prelado de honor de S.S.

Sr. Manzi Néstor - Empleado administrativo del cementerio de la Recoleta.

Sr. Maranesi Alfredo - Hermano político de Eduardo Newbery. Decano actual de los capitanes de ultramar.

Sr. Guillermo Mirás - Dueño de la Cochería Mirás.

Sra. Morgan Silvia Conen de - Sobrina nieta de Jorge Newbery.

Sra. Newbery Maranesi de Conen, Silvia María Adela (hija del Dr. Eduardo Newbery).

Sra. Newbery de Christie María Esther - Sobrina nieta de Jorge Newbery.

Sta. Newbery Hueyo Sara Josefina - Sobrina de Jorge Newbery.

Sr. Nanclares Mario Enrique - Director de Publicidad de Odol S.A.

Sr. Parker Newbery Juan Carlos - Sobrino de Jorge Newbery.

Sra. Parker Newbery de Araya Adela Dolores, sobrina de Jorge Newbery.

Sr. Patricelli Pascual - Gerente Casa Mirás.

S.M. Peralta Aníbal - Escuela de Comando y Estado Mayor.

Sr. Petit de Murat, Ulises (escritor e historiador).

Sr. Quirós Roberto F. - Jefe de Informes de la Dirección Provincial de Turismo de Mendoza

Sra. Ramallo Gradín de Joost Newbery, Alcira - Sobrina política de Jorge Newbery.

Sra. Ramallo Gradín Lucrecia, viuda de Salas - Contemporánea de Jorge Newbery.

S.M. Rodríguez Rufino - Furriel del Archivo General de la Armada Argentina.

Sra. Santiago Vlasta de - Empleada de la sección fotográfica del Archivo General de la Nación.

Suboficiales Precursores de la Aeronáutica Argentina.

S.M. Sardi Alcides B. - Presidente del Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea, regional Mendoza.

S.M. (R.E.) Tabera José María - Secretario del Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, filial Córdoba.

Sr. Tahores Roberto - Empleado administrativo del cementerio de la Recoleta.

Sr. Tavella Horacio R. - Secretario de E.N.E.T. Nº 1 "Otto Krause".

Sra. Vázquez Romaguera de Joost Newbery, María Elvira - Sobrina política de Jorge Newbery.

Sr. Viegas Luis - De la Biblioteca Esteban Echeverría.

Sr. Voiro Antonio - Jefe de Servicios Fúnebres de la Casa Mirás.

Sra. Zorzoli de López, María - Testigo presencial de los entrenamientos de Jorge Newbery a las órdenes del profesor Carotti.

Brig. Gral. Zuloaga, Angel María (aviador y escritor).

BIBLIOGRAFIA:

Antecedentes de nacimientos y muerte de la flia. Newbery, de Eva Thoma de Huntington.

Anales de la Sociedad Científica Argentina.

Amigos inolvidables.

Automóvil y Sport 1914-1925.

Boleto Nº 1159 del Archivo de la Catedral Norte.

Boletín de la Armada Argentina —de 1900—

Buenos Aires Profesional, de la Superintendencia de Bomberos.

Colección Boletines: Aeronáuticos Reservados y Públicos - del Aero Club Argentino - Militares - Oficiales.

Colección Diarios: Crítica - La Argentina - La Gaceta de Belgrano - La Industria, de Mendoza - La Nación - La Prensa - La Razón - La Tarde, de Mendoza - La Tribuna - Los Andes, de Mendoza - El Debate, de Mendoza - El Diario - El Diario del Comercio - El Siglo.

Colección Revistas: Aeroespacio - Ateneo de Estudios Históricos de Parque de los Patricios - ¡Aquí está! - Caras y Caretas, 1898/1914 - Fray Mocho, 1912/1914 - Revista Nacional de Aeronáutica - Revista Nacional de Aeronáutica y Espacial - Aviación y Astronáutica - Interavia - El Gráfico - Mundo Argentino - P.B.T. 1904-1914 - Touring Club - L'Aero.

Diarios sueltos: Buenos Aires Herald, del Centenario - Clarín Espectáculo de junio 1976 - La Prensa, sección ilustrada del 19 de agosto de 1973.

Diccionario Histórico Argentino, de Ricardo Piccirilli.

Efemérides: Argentina 1492/1959, de Fermín Arenas Luque - de la Aviación Nacional.

El deporte argentino, de César Viale. 1922

El viaje intelectual, de Paul Groussac.

Enciclopedia de la literatura argentina, de Orgambide y Yahni.

Enciclopedia Espasa Calpe.

Escalafón del Ejército Argentino, 1912/1914. Folleto homenaje a Jorge Newbery, 1914.

Folleto Jorge Newbery, editado por la fuerza Aérea Argentina.

Genealogía de los Newbery, de Carlos Alfredo Joost Newbery.

Génesis de la Aviación Argentina, 1910/1915, de Julio Víctor Lironi.

Historia del alumbrado público, de Andrés Goyeneche.

Historia del alumbrado, de S.E.G.B.A.

Historia del arma de Ingenieros del Ejército Argentino. Tomo 1.

Historia de las Comunicaciones en el Ejército Argentino.

Jorge Newbery, editado por la Secretaría de Aeronáutica Argentina, en 1948.

Legajo personal de Jorge Newbery, Armada Argentina.

Libros: Aporte para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya - Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina, de Antonio de Biedma R. - De Actas N° 1 de sesiones y asambleas del Aero Club Argentino - Libro de Actas del Automóvil Club Argentino - De Actas N° 2 de la Comisión de Regatas Internacionales del Tigre, 1896-1908 - De Cementerios, de Carranza - De defunciones cementerio Recoleta - De inhumaciones, Cochería Mirás - De inhumaciones año 1937, del cementerio de la Chacarita - De oro de la Fuerza Aérea Argentina, 1912/1962 - La Guerra del Paraguay, del coronel Juan Beverina - Grandes hombres de nuestra patria, Tomo F/O - Historia de la Escuela de Caballería, 1904/1957 - Historia del Regimiento 8 General O'Higgins - La aerostación argentina y sus precursores, de Julio Víctor Lironi - La aviación militar argentina, de Raúl Alejandro Apold - Los orígenes del deporte en el Río de la Plata, de Olivera - Los orígenes de los nombres y apellidos, de Enrique de Gandía - Los últimos años de la vida de Jorge Newbery, por Julio A. Quesada - Los verdaderos fundadores de la aeronáutica argentina, de Julio A. Quesada - La Victoria de las Alas, del brigadier general Angel María Zuloaga - Vida y obra de Jorge Newbery, de Raúl Alejandro Apold - Libros originales N° 1 del Aero Club Argentino, referidos a pilotos aviadores y pilotos aeronautas.

Manual de Historia Marítima Argentina, serie B/1919.

Setenta años de servicios aeronáuticos de Ambrosio L. V. Taravella.

Memorias: De la Intendencia Municipal, año 1903 - Del Touring Club Argentino - Del Ministerio de Guerra, desde 1909 hasta 1913 - Del Club Atlético Huracán.

Memoria y Balance: Del Buenos Aires Rowing Club, 1875/1914 - Del Jockey Club Argentino, 1882/1914 - Del Tigre Sailing Club, 1896/1917.

Ordenanzas y Resoluciones municipales de 1900 a 1914 - Registro Nacional del Congreso, 1898/1899.

Registro Municipal del año 1900.

Registro matrículas año 1890, del Colegio Nacional Buenos Aires.

Armada Nacional, reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico, del capitán de navío Humberto F. Burzio.

Reseña histórica y orgánica del Ejército Argentino, Tomo 2.

Revistas sueltas: Centenario del Diario La Nación - Gaceta de Belgrano, junio de 1970 - Gente y la actualidad, N° 515 - Escuela San Andrés, 1954 - Icaro N° 1 - La Reforma, marzo de 1914 - Sport del año, 1910.

Texto Alberto Santos Dumont, del teniente coronel aviador, Fernando Hipólito Da Costa.

The electrician, del 12 de setiembre de 1913.

Vida Deportiva, del 4 de marzo de 1914.



INDICE



FE DE ERRATAS:

en la página 138 donde dice Eduardo Francisco debe leerse Eduardo Federico

en Premonición, donde dice "a de ser", debe decir "ha de ser", donde dice "tambien, debe decir también", donde dice "intima debe decir íntima" y donde dice "vias debe decir vías"

en la página 49 debe leerse el

en la página 121 donde dice ... vio sus deseos del "Aéreo Club Argentino", ... debe decir ... vio sus deseos plenamente satisfechos con la fundación del "Aéreo Club Argentino", ...

en la página siguiente al Apéndice, N° II donde dice Graciela Nelly Fortunato debe decir María Susana Fortunato

Esta primera edición que consta de 3.000 ejemplares, se terminó de imprimir en el mes de Agosto de 1988, en los talleres gráficos del Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, avenida Entre Ríos 2085, ciudad de Buenos Aires, República Argentina.